PIGGYBACKINTERACTIVE.COM

PlayStation.2





GRAN TURISMO® 4

THE REAL DRIVING SIMULATOR

LA GUÍA OFICIAL

SONY

COMPUTER ENTERTAINMENT

POLYPHONY DIGITAL


ENEOS
NISSAN
TOM'S
Castrol
MICHELIN

sumario

Pestaña índice
La pestaña índice del margen derecho de cada doble página es una herramienta de navegación diseñada para ayudarte a orientarte en esta guía. El índice superior incluye una lista de capítulos, mientras que el inferior muestra las distintas secciones del capítulo en el que estás.

Usar el desplegable
Para encontrar información específica con facilidad, ten siempre extendida la contraportada desplegable. Incluye un cómodo índice temático que te ayudará a encontrar respuestas inmediatas a tus preguntas.



COMENZANDO



CAPÍTULO 1

Antes de convertirte en un as al volante, necesitas aprender cómo se inicia el juego, ¡y cómo se conducen los coches! Para ayudarte a poner los pies en su sitio (esto es, sobre los pedales), este capítulo te presenta las funciones y los conceptos básicos del juego. Aquí también encontrarás información de utilidad sobre cómo moverte por los numerosos menús de Gran Turismo 4.



VAMOS AL GRANO



Si estás ansioso por subirte a un coche y disfrutar de tu primera carrera en GT4, sigue estas sencillas instrucciones.





Navegación por los menús

La tabla posterior explica las tres funciones principales que se usan a la hora de moverte por los menús.

Función	Mando analógico (DUALSHOCK® 2)	Volante Driving Force Pro	Volante GT Force
Mover el cursor	*Botones de dirección o joystick analógico izquierdo*	*Botones de dirección*	*Gira el volante para moverte a la izquierda/derecha; usa el botón L y el botón R para moverte hacia arriba o abajo.*
Confirmar/Aceptar	*Pulsa el botón ⊗ o el botón ◎*	*Pulsa el botón ⊗, el botón ◎ o el acelerador*	*Acelerador*
Cancelar/Volver al menú anterior	*Pulsa el botón △ o el botón ▣*	*Pulsa el botón △, el botón ▣ o el freno*	*Freno*



Guardar y cargar una partida

Gran Turismo 4 tiene un sistema automático de guardado que graba tus progresos en una memory card (tarjeta de memoria) (8MB) (para PlayStation®2). Para desactivar (o volver a activar esta función), entra en la pantalla Opciones y abre el submenú Miscelánea. Puedes guardar tu partida manualmente si seleccionas Guardar en el menú principal, o en la Casa del modo Gran Turismo.

Tu archivo guardado se cargará automáticamente cada vez que inicies Gran Turismo 4.



Opciones importantes

En el menú Opciones puedes configurar una gran variedad de ajustes. Puedes entrar en este menú desde el menú principal o desde la Casa del modo Gran Turismo.

- **Transmisión:** en el submenú Carrera, selecciona entre TM o TA para elegir entre cambio de marcha manual o automático. Si eliges la transmisión manual podrás cambiar marchas arriba y abajo pulsando los botones R2 y L2, respectivamente.
- **Ajustes de pantalla:** en el submenú Pantalla, elige la relación de aspecto (4:3 ó 16:9) que mejor se ajuste a tu televisor. Esta opción determina la presentación de las carreras en pantalla dividida: horizontal en el modo 4:3, vertical en el 16:9.
- **Música de fondo:** el submenú Sonido te permite ajustar el volumen de los efectos de sonido y la música de fondo que suena durante todo el juego. Por ejemplo, si lo único que quieres oír durante las carreras es el rugido de los motores y el chirriar de los neumáticos, no tienes más que bajar el volumen de la música de fondo (Música de carrera) a cero.
- **Mandos:** la sección Mandos del menú de opciones te permite configurar tu mando o volante a tu gusto.

Comenzar una carrera en el modo Arcade

Selecciona modo Arcade en el menú principal, y luego escoge un tipo de carrera:

- El modo Carrera individual te enfrenta a rivales controlados por la consola en una única carrera.
- El modo Contrarreloj es una carrera contrarreloj en un circuito vacío. Consigue una marca personal y luego intenta superarla.
- El modo 2 Jugadores en Pantalla dividida permite a dos jugadores competir en la misma pantalla codo con codo.
- El modo Batalla Multi-LAN es una modalidad multijugador sólo disponible en red, en la que pueden participar hasta 6 jugadores. Consulta el manual de Gran Turismo 4 para más información sobre el hardware necesario.

Ahora elige el tipo de circuito en el que quieres correr; luego, elige un circuito específico, la dirección de la carrera y tu vehículo. Por último, escoge un modo: A-Spec o B-Spec. Consulta las diferencias entre ambos modos en las páginas 10-11.

Comenzar una carrera en el modo Gran Turismo

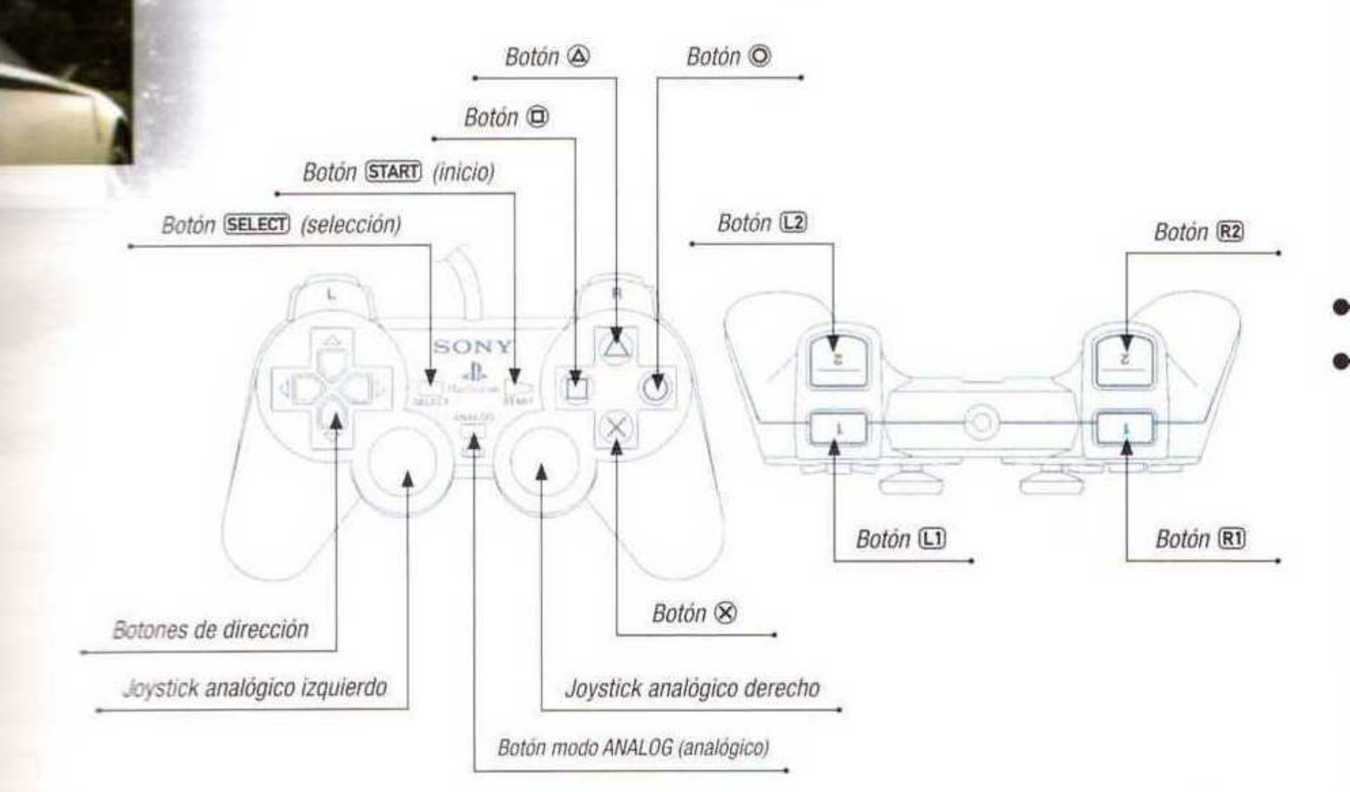
Selecciona Modo Gran Turismo en el menú principal. Antes de que puedas correr, necesitas comprar un vehículo en un concesionario de coches nuevos o usados del mapa del mundo. En este punto embrionario de tu carrera, cuentas con un presupuesto de 10.000 créditos, así que busca alguna ganga en los tres concesionarios de coches usados (los 80, principios de los 90 y finales de los 90). Una vez que estés al volante, entra en Principiante y corre en la Sunday Cup, en la que puede participar cualquier tipo de coche y en la que no es necesario tener permiso de conducir. Selecciona un recorrido, confirma tu participación y comienza la carrera en modo A-Spec o B-Spec. Para más información sobre estos dos estilos de juego, consulta "Modos de carrera" en las páginas 10-11.





CONTROLES

Consulta los siguientes diagramas y tablas para familiarizarte con las funciones de tu mando. Obviamente, la información aquí incluida solo será correcta si no has modificado los controles predeterminados en el menú Opciones.



Mando analógico

Comandos	En los menús	Durante las carreras	Durante las repeticiones
Botones de dirección	Mover el cursor	Mover el volante	**Arriba y abajo:** pasar de un coche a otro **Izquierda y derecha:** vista por las ventanillas laterales (en vista interna)
Joystick analógico izquierdo	Mover el cursor	Mover el volante	-
Joystick analógico derecho	-	**Arriba:** acelerar **Abajo:** frenar	-
Botón ⊗	Confirmar/Aceptar	Acelerar	Cambiar de vista interna a externa o viceversa
Botón ○	Confirmar/Aceptar	Freno de mano	Activar o desactivar música de fondo
Botón □	Cancelar/Volver a la pantalla anterior	Freno	Activar o desactivar sincronización
Botón △	Cancelar/Volver a la pantalla anterior	Marcha atrás	Zoom
Botón L1	-	Vista trasera	Vista trasera (en vista interna)
Botón R1	-	Propulsión	Cambiar punto de vista (en vista interna)
Botón L2	-	Reducir marcha (transmisión manual)	Vista trasera izquierda (en vista interna)
Botón R2	-	Aumentar marcha (transmisión manual)	Vista trasera derecha (en vista interna)
Botón START (inicio)	-	Activar o desactivar pausa	Saltar repetición
Botón SELECT (selección)	-	Cambiar vista	Activar o desactivar pausa
Botón modo ANALOG (analógico)	Activar o desactivar entrada analógica	Activar o desactivar entrada analógica	Activar o desactivar entrada analógica



Botón L2

Volante de dirección

Botón L1

Botones de dirección

Botón R2

Botón △

Botón ◎

Botón R1

Palanca de cambios

Botón SELECT (selección)

Botón START (inicio)

Botón ⊗

Botón ◻

Freno

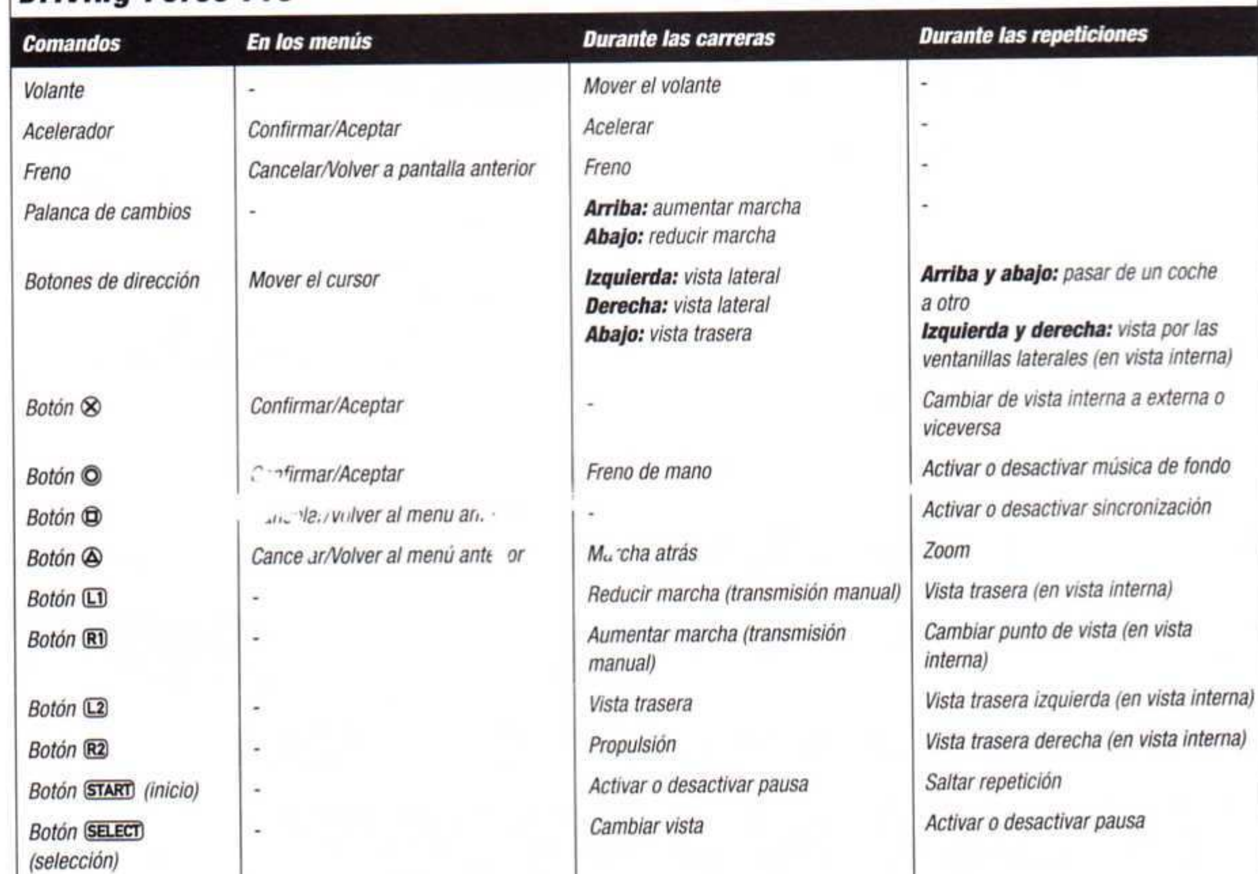
Acelerador





Driving Force Pro





Comandos	En los menús	Durante las carreras	Durante las repeticiones
Volante	-	Mover el volante	-
Acelerador	Confirmar/Aceptar	Acelerar	-
Freno	Cancelar/Volver a pantalla anterior	Freno	-
Palanca de cambios	-	**Arriba:** aumentar marcha **Abajo:** reducir marcha	-
Botones de dirección	Mover el cursor	**Izquierda:** vista lateral **Derecha:** vista lateral **Abajo:** vista trasera	**Arriba y abajo:** pasar de un coche a otro **Izquierda y derecha:** vista por las ventanillas laterales (en vista interna)
Botón ⊗	Confirmar/Aceptar	-	Cambiar de vista interna a externa o viceversa
Botón ◎	Confirmar/Aceptar	Freno de mano	Activar o desactivar música de fondo
Botón ◻	Cancelar/Volver al menú anterior	-	Activar o desactivar sincronización
Botón △	Cancelar/Volver al menú anterior	Marcha atrás	Zoom
Botón L1	-	Reducir marcha (transmisión manual)	Vista trasera (en vista interna)
Botón R1	-	Aumentar marcha (transmisión manual)	Cambiar punto de vista (en vista interna)
Botón L2	-	Vista trasera	Vista trasera izquierda (en vista interna)
Botón R2	-	Propulsión	Vista trasera derecha (en vista interna)
Botón START (inicio)	-	Activar o desactivar pausa	Saltar repetición
Botón SELECT (selección)	-	Cambiar vista	Activar o desactivar pausa



Botón Ⓧ
Botón Ⓨ
Botón Ⓐ
Botón Ⓑ
Volante de dirección
Botón L
Botón R
Freno
Acelerador

GT Force

Comandos	En los menús	Durante las carreras	Durante las repeticiones
Volante	Mover el cursor	Mover el volante	-
Acelerador	Confirmar/Aceptar	Acelerar	-
Freno	Cancelar/Volver a pantalla anterior	Freno	-
Botón Ⓧ	-	Vista trasera	Cambiar de vista interna a externa o viceversa
Botón Ⓨ	Cancelar/Volver a pantalla anterior	Freno de mano	Activar o desactivar música de fondo
Botón Ⓐ	-	Activar o desactivar pausa	Activar o desactivar sincronización
Botón Ⓑ	Confirmar/Aceptar	-	Zoom
Botón L	Mover el cursor	Reducir marcha (transmisión manual)	-
Botón R	Mover el cursor	Aumentar marcha (transmisión manual)	-



MODOS DE CARRERA

Gran Turismo 4 tiene dos modos de carreras distintos: A-Spec, en el que participas como conductor, y B-Spec, en el que desempeñas el papel de director del piloto. La siguiente sección explica el significado de los elementos en pantalla que aparecen en ambos modos de juego.



PANTALLA DE JUEGO EN MODO A-SPEC

El modo A-Spec consiste en conducir de forma tradicional: con el volante en tus manos y los pedales a tus pies; el éxito depende de tu técnica e improvisación, así como de la potencia bruta del vehículo que controlas.

[1] **Posición:** tu posición en la carrera.
[2] **Número de vueltas:** tu vuelta en curso y el total de vueltas de la carrera.
[3] **Retrovisor:** muestra la pista a tus espaldas.
[4] **Tiempo de vuelta:** tu tiempo en la vuelta en curso.
[5] **Mejor vuelta:** tu mejor marca.
[6] **Última vuelta:** tu última marca.
[7] **Mapa:** mapa del circuito; el punto rojo representa tu coche; los puntos azules son tus rivales.
[8] **Barra de combustible:** sólo aparece en algunas carreras.
[9] **Desgaste de neumáticos:** sólo aparece en algunas carreras.
[10] **Velocímetro:** muestra la velocidad del vehículo.
[11] **Cuentakilómetros:** muestra el número de kilómetros que ha recorrido el coche.
[12] **Barra de freno:** indica la intensidad del frenado.
[13] **Marcha recomendada:** recomienda una marcha determinada para la siguiente curva: parpadea cuando indica que es necesario frenar.
[14] **Caja de cambios:** muestra la marcha en curso.
[15] **Indicador digital de velocidad:** indicador digital que muestra la velocidad en curso.
[16] **Indicador de cambio de marcha:** aviso luminoso que te avisa cuando tengas que aumentar la marcha.
[17] **Barra de aceleración:** indica la intensidad de la aceleración.
[18] **Contador de revoluciones:** muestra la actividad del motor en rpm.
[19] **Barra de aceite:** muestra el nivel de aceite de tu vehículo.
[20] **Barra de Fuerza-G:** indica la fuerza gravitacional ejercida por el vehículo durante la aceleración y el frenado.
[21] **Medidor ASM:** indicador de ASM.
[22] **Indicador de freno de mano:** se enciende al usar el freno de mano.







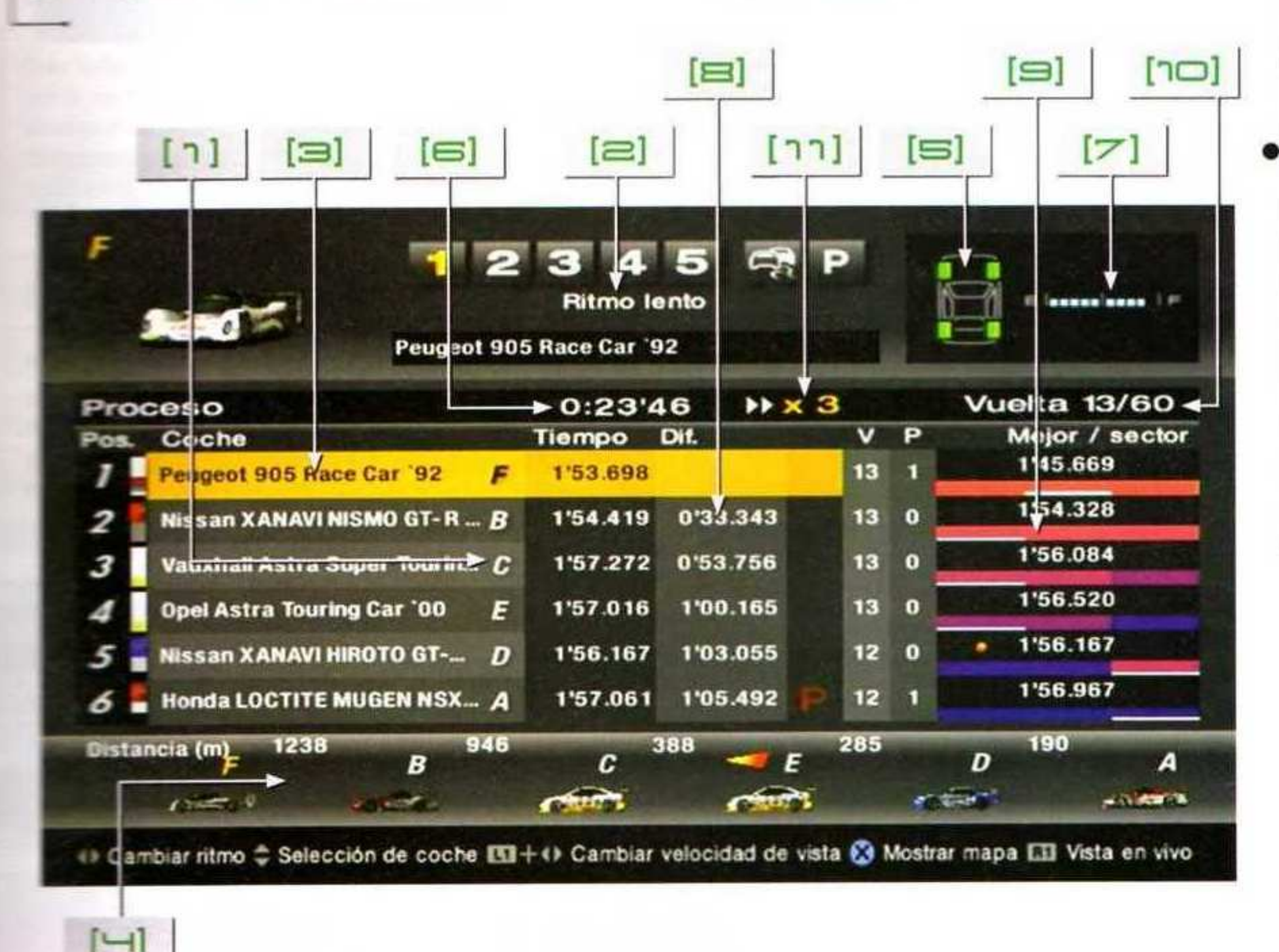




PANTALLA DE JUEGO EN MODO B-SPEC

El modo B-Spec es un nuevo elemento de la serie Gran Turismo, en el que dejas de controlar el vehículo para pasar a ser un director de carreras. Un conductor IA se encarga de controlar directamente el vehículo, mientras que tú eres responsable de preparar el coche y de ordenar la estrategia al conductor durante una carrera. En este modo, puedes moverte entre dos pantallas de juego pulsando R1. La primera es la vista de retransmisión, que muestra la carrera; la segunda es el monitor de carrera, que aparece ilustrada en esta captura de pantalla.

[1] **Participantes:** lista de participantes con una puntuación entre A y F en función de su posición en la carrera (el cursor señala el coche seleccionado).
[2] **Ventana de comandos:** muestra las instrucciones que le das al conductor.
[3] **Condición:** estado del vehículo seleccionado.
[4] **Orden:** orden de todos los coches en la carrera.
[5] **Desgaste:** desgaste de los neumáticos.
[6] **Tiempo:** el tiempo transcurrido desde el inicio de la carrera.
[7] **Indicador de combustible:** muestra cuánto combustible queda.
[8] **Diferencia:** diferencia de tiempo con el vehículo que va en primera posición.
[9] **Resultados por sector:** resultado de cada vehículo por sector (el rojo indica el mejor resultado y el azul el peor).
[10] **Número de vueltas:** muestra la vuelta en curso y el número total de vueltas de la carrera.
[11] **Velocidad de visionado:** muestra la velocidad a la que se desarrolla la carrera (puedes cambiarla pulsando simultáneamente el botón L1 y el botón de dirección izquierdo o derecho).



Lógicamente, las acciones de los controles del modo B-Spec difieren de las del modo A-Spec, como muestra la siguiente tabla.

Botón	*Función*
Botones de dirección	***Izquierda y derecha:*** *modificar las instrucciones que se dan al conductor* ***Arriba y abajo:*** *pasar de un coche a otro*
Botón △	*Realiza/Cancela el comando Adelantar (ordena al conductor que intente siempre adelantar a su rival inmediato)*
Botón ○	*Pedir al conductor que entre en los boxes (o cancelar esta petición)*
Botón ⊗	*Cambiar la vista*
Botón R1	*Alternar entre vista de retransmisión y monitor de carrera*
Botón R2	*Mostrar u ocultar los indicadores en pantalla*
Botón START (inicio)	*Activar o desactivar la pausa*



EL MENÚ PRINCIPAL

El menú principal es el lugar donde comienzan todas las partidas de Gran Turismo. Úsalo para acceder a los siguientes modos de juego y pantallas.





EL MODO ARCADE



Si eres un recién llegado a Gran Turismo 4, el modo Arcade es la manera más inmediata de experimentar al máximo este exhaustivo juego de simulación, sin los complicados añadidos del modo Gran Turismo. Te permite correr en modo normal, contrarreloj o usando el componente multijugador de GT4. En principio, el modo Arcade cuenta con un número limitado de circuitos y coches, pero va aumentando a medida que avanzas en el juego. Consulta las páginas 15-16 para aprender más sobre este modo de juego.





EL MODO GRAN TURISMO

Disponible sólo para un jugador, el modo Gran Turismo te permite labrarte una carrera como piloto, comenzando con el dinero justo para comprar tu primer vehículo. Puedes elegir qué coche comprar, cómo prepararlo para un rendimiento óptimo, qué carnés de conducir adquirir y, por supuesto, en qué carreras competir. Para una completa descripción de este modo, mira las páginas 17-22.





ZONA DE REPETICIÓN

El menú de la zona de repetición te permite ver una gran variedad de carreras grabadas. Algunas son demostraciones incluidas en el juego (Demo) o carreras que has grabado en tu memory card (tarjeta de memoria) (8MB) (para PlayStation® 2) (Repetición). Selecciona el vídeo que quieras ver y pulsa el símbolo de reproducción para comenzar a verlo.

En la opción Lista de reproducción puedes crear una secuencia de grabaciones. Tienes completa libertad para añadir, borrar o mezclar toda clase de repeticiones (por ejemplo, carreras o pruebas para sacar un carné de conducir). Consulta la página 22 para más información.



OPCIONES

Gran Turismo 4 te ofrece una amplia gama de opciones que te permiten configurar el juego a tu gusto: desde el volumen de los efectos de sonido hasta el tipo de transmisión, el brillo de la pantalla o los ajustes multijugador. Consulta las páginas 14-15 para conocer la descripción completa de dichas opciones.



GUARDAR

Para guardar tu partida, selecciona Guardar en el menú principal. El nuevo archivo de datos guardados se escribirá sobre el archivo anterior, y guardará todos los cambios y progresos que hayas hecho en todos los modos de juego. Cada memory card (tarjeta de memoria) (8MB) (para PlayStation®2) puede contener un único archivo de guardado (más las repeticiones grabadas).





CRÉDITOS

Selecciona la opción Créditos del menú principal para ver la lista de todos los que han colaborado en el proyecto Gran Turismo 4. Puedes pasar de página con los botones de dirección o con el joystick analógico izquierdo.

COMENZANDO
CONDUCIR
AJUSTES Y COMPONENTES
CIRCUITOS
PRUEBAS
MODO FOTOGRAFÍA
ÍNDICE
VAMOS AL GRANO
CONTROLES
MODOS DE CARRERA
EL MENÚ PRINCIPAL
OPCIONES
EL MODO ARCADE
EL MODO GRAN TURIS
CONSEJOS DE PROFESIONALES



OPCIONES

Gran Turismo 4 te ofrece una gran variedad de opciones. Reservar algo de tiempo para configurarlas con cuidado puede mejorar tu experiencia de juego. Los cinco grupos de opciones principales se resumen en las siguientes secciones. También cuentas con mensajes de ayuda dentro del juego, que se mostrarán cada vez que selecciones una de las opciones. Mantén pulsado L3 en cualquier momento para que este mensaje deje de aparecer.



GENERAL

Carrera: los ajustes de carrera te permiten elegir el cambio de marchas y ajustar algunos elementos de la pantalla. Es fundamental que elijas el tipo de transmisión que mejor se adapte a tu estilo y habilidad a la hora de conducir.

Repetición: estas opciones determinan la configuración predeterminada de las repeticiones: el modo de reproducción, la visualización en pantalla y la ranura para MEMORY CARD (tarjeta de memoria) en la que vas a guardar las repeticiones.

Pantalla: como su propio título indica, este grupo de opciones cambia ajustes específicos de la visualización. Asegúrate de que la relación de aspecto seleccionada (4:3 ó 16:9) se ajuste a tu televisor. En las carreras de pantalla dividida hay una división horizontal en modo 4:3 y una división vertical en modo 16:9.

Calidad de imagen: ajusta correctamente el contraste, el brillo, el matiz y la densidad del color, tanto en las carreras como en las repeticiones.

Sonido: ajusta el volumen de los efectos de sonido y de la música de fondo para cualquier situación del juego. Cuanto más alto sea el número seleccionado, más alto será el volumen. Si ajustas un control a cero, lo desactivarás.





MODO ARCADE

Arcade: personaliza los ajustes principales del modo Arcade (las vueltas de carrera, el desgaste de los neumáticos, las ayudas de conducción, las penalizaciones y el límite de tiempo).

2 jugadores en Pantalla Dividida: ajusta tus preferencias para el modo de dos jugadores (el número de vueltas por carrera, el desgaste de los neumáticos, la desventaja y el impulso).

Partida LAN: configura las partidas en LAN.

Conexión LAN: ajusta las opciones de red.

Registro de circuito: elige entre los circuitos disponibles en partidas LAN.

MODO FOTOGRAFÍA

Álbum: el menú Álbum contiene opciones relativas a la Sesión fotográfica de GT4.



MANDOS

Mandos: activa o desactiva la función de vibración de cada mando analógico (DUALSHOCK® 2).

Configuración de botones J1: personaliza la configuración del mando analógico (DUALSHOCK® 2) del jugador uno.

Configuración de botones J2: personaliza la configuración del mando analógico (DUALSHOCK® 2) del jugador dos.

Dirección: ajusta los parámetros generales para conducir con un volante.

Driving Force Pro J1: personaliza la configuración del volante Driving Force Pro del jugador uno.

Driving Force Pro J2: personaliza la configuración del volante Driving Force Pro del jugador dos.

GT Force J1: personaliza la configuración del volante GT Force del jugador uno.

GT Force J2: personaliza la configuración del volante GT Force del jugador dos.



MISCELÁNEA

Varios: activa o desactiva el vídeo de introducción, ajusta el tiempo de inicio de la demo en el menú principal y activa o desactiva la función de autoguardado.

Unidades: selecciona las unidades que usará el juego para medir la velocidad, la potencia y el par de torsión de los coches.

Idioma: elige el idioma del juego (inglés, francés, alemán, italiano o español).

EL MODO ARCADE

El modo Arcade te ofrece acceso inmediato a distintos grupos de coches y circuitos desde el primer momento en que juegas a Gran Turismo 4. Es también la parrilla de salida de todas las carreras multijugador.

Al principio, el número de circuitos y coches disponibles del modo Arcade es limitado. Irán creciendo en número a medida que avances en el juego. Consulta las páginas 92 y 180-197 para tener más información.



CARRERA INDIVIDUAL

El modo Carrera individual te enfrenta a coches controlados por rivales IA. Tu objetivo es simple: ganar la carrera.

Para comenzar una partida en este modo, sigue el proceso que se detalla a continuación:

- Elige Carrera individual en el menú del modo Arcade.
- Elige un tipo de circuito (Circuitos del mundo, Circuitos originales, Circuitos urbanos o Tierra y nieve); tras eso, elige un circuito en concreto y la dirección de la carrera (normal o inversa; esta opción no siempre está disponible).
- Selecciona un coche en los submenús, eligiéndolo en función del fabricante, por historia o por favoritos previos.
- Elige el color de tu vehículo y sus ajustes de carrera (transmisión, ayudas de conducción, neumáticos y velocidad de los rivales).
- Por último, comienza la carrera en modo A-Spec o B-Spec. Ten en cuenta que puedes hacer algunos ajustes adicionales (Puesta a punto rápida) o visitar la pantalla de Opciones antes de que la carrera comience.
- Al terminar la carrera, tendrás la opción de ver y guardar la repetición.



CONTRARRELOJ

En el modo Contrarreloj tendrás un circuito completo a tu entera disposición, para poder conseguir las mejores marcas sin que te distraiga nada ni nadie.

Para comenzar una partida en este modo, sigue el proceso que se detalla a continuación:

- En el menú del modo Arcade, selecciona Contrarreloj.
- Elige un tipo de circuito (Circuitos del mundo, Circuitos originales, Circuitos urbanos o Tierra y nieve); tras eso, elige un circuito en concreto y la dirección de la carrera (normal o inversa; esta opción no siempre está disponible).
- Elige el color de tu vehículo, la transmisión, las ayudas de conducción y los neumáticos.
- Por último, comienza la carrera en modo A-Spec o B-Spec. Ten en cuenta que puedes hacer algunos ajustes adicionales (Puesta a punto rápida) o visitar la pantalla de Opciones antes de que la carrera comience. El número de vueltas es ilimitado. Pulsa el botón START (inicio) y selecciona SALIR para terminar la carrera.
- El modo Contrarreloj también te permite comprobar tus marcas; la opción Combinar Datos, con la que podrás analizar tu rendimiento; y la opción de cargar o guardar "repeticiones fantasma" de tus mejores tiempos en una sesión o circuito en particular. Pulsa el botón de dirección arriba durante una carrera para activar/desactivar el coche fantasma.







2 JUGADORES EN PANTALLA DIVIDIDA

El modo 2 jugadores en Pantalla dividida permite a dos jugadores jugar codo con codo en un circuito de su elección, con cualquier vehículo disponible. La pantalla se divide en dos (una división horizontal en el modo 4:3 y una vertical en el modo 16:9) y la presentación en pantalla se aerodinamiza para facilitar el visionado. Necesitas dos mandos para jugar en este modo.



Para comenzar una partida, sigue el proceso que se detalla a continuación:

- En el menú del modo Arcade, selecciona 2 jugadores en Pantalla dividida.
- Elige un tipo de circuito (Circuitos del mundo, Circuitos originales, Circuitos urbanos o Tierra y nieve); tras eso, elige un circuito en concreto y la dirección de la carrera (normal o inversa; esta opción no siempre está disponible).
- Selecciona un coche en los submenús, eligiéndolo en función del fabricante, por historia o por favoritos previos, y luego elige su color y ajustes (transmisión, ayudas de conducción y neumáticos).
- Ahora deja que el segundo jugador haga lo mismo con su vehículo.
- Confirma que ambos jugadores estáis listos.





El modo 2 jugadores en Pantalla dividida te permite cargar coches de tu garaje en el modo Gran Turismo, si tienes al menos una memory card (tarjeta de memoria) (8MB) (para PlayStation®2) insertada.

BATALLA MULTI-LAN

El modo Batalla Multi-LAN permite a un número máximo de seis jugadores enfrentarse por medio de una red de área local. Este modo requiere que cada jugador posea (al menos) una consola PlayStation®2, un televisor, un mando compatible, una copia de Gran Turismo 4 y una memory card (tarjeta de memoria) (8MB) (para PlayStation®2).

Para comenzar una partida en este modo, selecciona Batalla MultiLAN en el menú del modo Arcade. Consulta el manual del juego para conocer más información sobre los ajustes y el hardware necesarios.







EL MODO GRAN TURISMO

Indudable pieza central del juego, el modo Gran Turismo te introduce en el universo GT4 como un completo novato. Comienzas tu carrera como piloto con un presupuesto de 10.000 créditos, sin coche propio y sin permiso de conducir. El "mundo" GT4 se muestra en forma de enorme mapa con distintos iconos; cada uno de ellos representa un local específico: desde el Centro de carnés a tiendas de coches usados, concesionarios oficiales y locales de carreras.



No te dejes amedrentar por lo confuso y vasto que pueda parecer el modo Gran Turismo a simple vista; pronto te acostumbrarás a su estructura y a las posibilidades que se abren ante ti. Puedes jugar en este modo como te plazca, si bien hay ciertos límites. En lugar de comprar un coche usado con tus créditos iniciales, puedes -por ejemplo- intentar sacarte el carné "B" nacional en el Centro de carnés. Con el coche que obtengas como recompensa, podrás participar en varias carreras en el local para principiantes. Puedes hacer ajustes en tu vehículo en el concesionario apropiado, o en el local Empresas de componentes -las tiendas específicas de tu coche están marcadas con un icono parpadeante en el mapa del mundo y con un icono dorado en el submenú-, o incluso visitar GT Auto para lavar tu coche. Podrás avanzar en el juego ganando copas en las que puedas participar y obteniendo nuevos carnés que aumentarán tus posibilidades de competir. Incluso puedes divertirte en los modos Sesión fotográfica o Sesión de fotos.

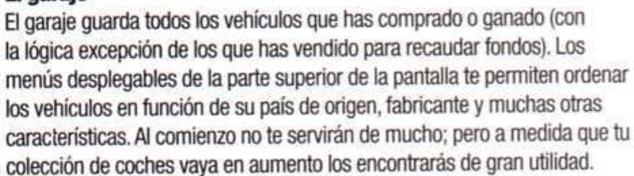
Esta sección presenta los diversos campeonatos, concesionarios de coches y actividades del modo Gran Turismo. Verás que algunos puntos del mapa, como Resistencia, no están disponibles la primera vez que accedes a este modo: debes cumplir ciertos requisitos antes de poder acceder a ellos.



CASA



El icono Casa está aproximadamente en el centro del mapa del mundo. Te permite acceder a tu garaje -donde se guardan todos tus coches- y a muchas otras opciones, como tu estado de la partida, el laboratorio fotográfico y tu diario. Aquí también puedes guardar manualmente tu partida. Pulsa L1 en el mapa del mundo para que el cursor vaya automáticamente a la Casa.



El garaje

El garaje guarda todos los vehículos que has comprado o ganado (con la lógica excepción de los que has vendido para recaudar fondos). Los menús desplegables de la parte superior de la pantalla te permiten ordenar los vehículos en función de su país de origen, fabricante y muchas otras características. Al comienzo no te servirán de mucho; pero a medida que tu colección de coches vaya en aumento los encontrarás de gran utilidad.

Para estrenar vehículo, selecciónalo con el cursor y elige la opción Cambio. Hasta que no vuelvas a cambiar, estarás usando este coche por todo el mapa del mundo. También puedes ver información adicional seleccionando Valoración; puedes incluso venderlo si quieres.

Estado

La página de estado te proporciona un resumen de tus resultados en el modo Gran Turismo. De especial interés son tu porcentaje de victorias, tus carnés obtenidos (incluyendo trofeos individuales) y el número de puntos A-Spec y B-Spec que has ido acumulando (para más información sobre estos aspectos consulta la página 237).

La pantalla de estado te ofrece una serie de formas de calibrar tu experiencia en Gran Turismo 4. Puedes aspirar a conseguir un porcentaje de juego completado del 100%, conseguir la mayor cantidad posible de puntos A-Spec o B-Spec, comprar todos los coches, acumular una enorme suma de dinero... o, incluso, todo lo anterior. Todos estos planteamientos se describen al detalle en el capítulo “Retos”.

El laboratorio fotográfico

El laboratorio fotográfico te permite ver y manejar todas las instantáneas que hayas guardado. También puedes limitarte a contemplar tus hallazgos fotográficos hasta la fecha, ver tus mejores fotos en un pase de diapositivas, o -en el caso de que dispongas del hardware necesario- incluso imprimirlas.

Opciones

Los contenidos del sub-menú Opciones de la pantalla Casa son idénticos a los del menú principal. Consulta las páginas 14-15 para tener más información.

Diario

El diario registra día a día los eventos más importantes de tu carrera como piloto. Incluye información sobre la compra o venta de vehículos, pruebas de conducción, carreras y premios ganados.

Comerciar

Usa la opción Comerciar cuando quieras cambiar o vender alguno de tus vehículos. Las transacciones siempre se llevan a cabo entre dos memory cards (tarjetas de memoria) (8MB) (para PlayStation®2). Esta función es altamente práctica; no sólo para hacer intercambios entre jugadores, sino también entre tus propias partidas, si tienes más de una en activo. Puedes aprovecharte de esta función para apropiarte del coche que necesitas (¡o simplemente quieres!) en un momento concreto de tu carrera profesional.

Guardar

Si has desactivado la función de autoguardado de GT4, usa la función Guardar cada vez que quieras guardar tus progresos. Para saber más sobre cómo guardar, mira la página 6.



CONCESIONARIOS DE COCHES

Los concesionarios de coches son los únicos lugares en los que puedes comprar coches. La única otra forma de añadir coches a tu colección de vehículos es ganarlos en carreras, o superando pruebas para conseguir carnés.



Todos los concesionarios de coches “nuevos” funcionan de la misma forma, ofreciéndote al menos dos de las siguientes opciones:

[1] Coches nuevos
[2] Coches históricos
[3] Componentes
[4] Eventos

Para comprar un coche, entra en el concesionario de tu elección, selecciona el modelo (y el color) que te interese y luego confirma la compra. Obviamente, la transacción sólo se llevará a cabo si dispones de los fondos suficientes. El proceso de compra es similar si optas por comprar un vehículo usado en uno de los tres locales de coches de segunda mano, aunque en este caso no podrás elegir color. Recuerda tener en cuenta todos los factores posibles antes de gastar ese dinero que tanto te ha costado ganar; especialmente durante tus primeros días de juego, en los que andarás muy justo de efectivo. Por muy tentador que resulte un VW Golf V GTI, o por mucho que te apetezca un Lotus Europa Special, ¿estás seguro de que el coche que tienes en mente te ayudará a ganar una carrera específica? Si no es así, deberías olvidarte de esta compra impulsivas y volver cuando tus fondos bancarios estén un poco más crecidos.

Si decides modificar un vehículo, súbete a él (en el garaje) y entra en la tienda de componentes de su fabricante. Puedes desplazar inmediatamente el cursor al punto deseado del mapa del mundo pulsando R1. Las modificaciones disponibles están clasificadas por categorías y todas tienen una influencia concreta en las características del vehículo. Para conocer una explicación más detallada de las modificaciones y sus consecuencias, visita las páginas 67-69.

Los eventos de carrera que encontrarás en muchos concesionarios se reservan para conductores que posean vehículos de dichos fabricantes. Para participar en un evento de carrera, primero debes seleccionar el vehículo apropiado en tu garaje.



CENTRO DE CARNÉS



Conseguir permisos de conducir es fundamental en Gran Turismo 4. Una inmensa mayoría de carreras exigen un carné en concreto como requisito para participar. Más que una mera formalidad, obtener estas licencias es una forma muy útil de entrenarse, ya que anima a los conductores a dominar las numerosas sutilezas del arte de la conducción a alta velocidad. Sean cuales sean tus ambiciones en el modo Gran Turismo, siempre te interesará sacarte un carné en algún momento inicial de tu carrera como piloto.

Hay cinco carnés en total: "B" Nacional, "A" Nacional, "B" Internacional, "A" Internacional y Especial; cada uno de ellos consiste en 16 pruebas individuales en las que tendrás que conseguir un objetivo en un tiempo determinado. También hay tres trofeos que puedes conseguir en cada prueba. El bronce representa el aprobado justo; el trofeo de plata indica un nivel superior de capacidad; y el trofeo de oro está reservado para conductores de Gran Turismo 4 altamente dotados. Las recompensas por superar las dieciséis pruebas serán: tu nuevo carné, la posibilidad de participar en carreras de un nivel superior, y uno de tres coches (el premio por obtener todos los trofeos de bronce, plata u oro). Por supuesto, más adelante podrás volver a intentar obtener los trofeos de plata y oro, y los dos coches que premiarán tales hazañas.

Para conseguir un carné, haz lo siguiente:

1. En el menú del centro de carnés, selecciona el grupo de pruebas que esté disponible. Es obligatorio pasarlas en orden, según su dificultad: B, A, IB, IA y E.

2. Elige una de las dieciséis pruebas disponibles. Si es la primera vez que intentas sacar este carné, lo mejor es que trates de superarlas en el orden en el que aparecen; por lo general, pretenden que aprendas y domines las técnicas de forma secuencial.

3. Confirma tu selección para comenzar tu primer intento.

Una vez que hayas superado una prueba, una copa correspondiente a la medalla que has ganado aparecerá en la caja correspondiente. Cuando hayas conseguido al menos una copa de bronce en cada prueba, obtendrás tu carné. Hay un reto opcional en cada prueba llamado Paréntesis. Estos retos pueden parecer un tanto excéntricos, pero tienen un alto valor educativo.

El capítulo "Conducir" (ver páginas 26-59) contiene un análisis de todas las pruebas de cada carné. Estúdialo concienzudamente si necesitas ayuda para superar las pruebas, especialmente si tu ambición es llenar tu tablero de medallas de oro.



01



02



03

GT AUTO



El menú GT Auto es un taller que te ofrece cuatro útiles servicios para tus vehículos. Entra siempre que requieras de dichos servicios. Al contrario que en la mayoría de establecimientos del mapa del mundo de Gran Turismo 4, aquí los precios son bastante razonables.



[1] [2] [3] [4]

[1] Lavacoches: entra con tu coche en el lavacoches y saldrá tan impoluto y brillante que parecerá recién comprado. Esta función es especialmente útil antes de las sesiones fotográficas: ¡no hay nada como un coche reluciente para impresionar a las masas!

[2] Cambio de aceite: cuando el aceite de tu coche esté sucio o ande bajo de nivel, el rendimiento del coche en el circuito se verá afectado. Una visita rápida al taller solucionará el problema al instante. Ésta debería ser tu primera parada tras la compra de un coche de segunda mano con muchos kilómetros a sus espaldas: si no le cambias el aceite, no obtendrás un resultado superior.

[3] Tienda de ruedas: la elección de las ruedas de tu coche es principalmente estética, no tiene efectos en su manejo o rendimiento. Sin embargo, la apariencia de tu vehículo puede ser decisiva en las repeticiones y en las sesiones fotográficas... Y es un pequeño capricho que te puedes dar a cambio de un relativamente pequeño desembolso, así que ¿por qué no probarlo? Poner ruedas nuevas a un coche es sencillísimo: sólo tienes que escoger una categoría y un fabricante, y luego confirmar tu elección.

[4] Tienda de alerones: ponerle alerones traseros a tu coche no mejorará su rendimiento o manejo, pero sí que te permitirá hacer ajustes en la fuerza de agarre trasera y frontal. También alterará notablemente el contorno de tu vehículo, dándole un aspecto más deportivo.



LOS EVENTOS

Hay varios locales en el mapa (enumerados en la siguiente tabla) que te permiten participar en una gran variedad de carreras y campeonatos temáticos. Consulta la página 216 para ver un resumen de las condiciones de participación de cada categoría de eventos y de sus pruebas individuales.



	Liga	**Descripción**
	Eventos para principiantes	*Eventos para novatos*
	Eventos profesionales	*Eventos para conductores expertos*
	Misiones de conducción	*Eventos con reglas específicas*
	Condiciones especiales	*Eventos que tienen lugar en circuitos con superficies variables*
	Eventos de resistencia	*Extenuantes carreras de largo recorrido*
	Eventos extremos	*Eventos para conductores expertos*
	Eventos europeos	*Eventos solo para coches europeos**
	Eventos japoneses	*Eventos solo para coches japoneses***
	Eventos americanos	*Eventos solo para coches americanos*



* con la excepción del evento "¡1000 millas!"
** con la excepción del "Campeonato japonés de GT"



01



Para participar en un evento de carreras, sigue estas instrucciones:

1. Selecciona en el mapa del mundo una categoría; por ejemplo, Principiante.

2. Escoge un evento. Las competiciones marcadas como "Carrera individual" son secuencias de carreras en las que se ganan puntos en función de tu posición final en cada ronda; el ganador será el conductor con el total más alto al final de la liga. También puedes participar en carreras específicas de un campeonato, pero así no ganarás puntos de liga.

3. Haz tus ajustes y comienza la carrera en modo A-Spec o B-Spec, en función de su disponibilidad y de tus preferencias. Durante las carreras más largas necesitarás detenerte en boxes de vez en cuando para cambiar neumáticos y llenar el depósito.



Hay un amplio abanico de pruebas a las que te puedes enfrentar: desde carreras simples de corta distancia en circuitos sencillos, a recorridos altamente técnicos contra rivales expertos. Naturalmente, hay una relación entre la dificultad del evento y su recompensa. No esperes -más que nada porque no te los darán- cientos de miles de créditos por recorrer el Driving Park Beginner Course con un tres puertas durante cinco minutos. Dicho esto, los coches que se entregan como premios en las carreras pueden ser muy valiosos; si te ha faltado poco para llegar el primero, siempre merece la pena volver a intentarlo. El éxito en las carreras de competición también influye en tu porcentaje de juego completado; consulta la página 231 para conocer más información.





02

03

CIRCUITOS

Hay seis categorías de circuitos en el modo Gran Turismo. Cada uno de estos destinos del mapa del mundo contiene varios circuitos individuales que están disponibles desde el comienzo de tu carrera profesional. Otros irán apareciendo a medida que el tiempo pase.

Categoría	Descripción
Circuitos del mundo	*Circuitos que existen en la vida real*
Circuitos urbanos	*Circuitos de ciudades grandes*
Circuitos originales	*Circuitos exclusivos de Gran Turismo*
Tierra y nieve	*Circuitos de rally*
Driving Park	*Circuitos de entrenamiento*
Potencia y velocidad	*Circuitos diseñados para poner a prueba el rendimiento de tu coche*

Encontrarás una evaluación completa de todos los circuitos del juego, acompañada de un análisis experto, a partir de la página 92.

Una vez que hayas seleccionado una categoría de circuito en el mapa del mundo, y un circuito en concreto, podrás elegir entre estos cuatro modos:

- **Recorrido libre** te permite dar vueltas de prueba en un circuito, a cambio de una tarifa insignificante. Estarán disponibles todas las opciones habituales de antes y después de una carrera. Es ésta una forma óptima de evaluar tus progresos como conductor o los ajustes que hayas hecho a tu coche: podrás comparar los tiempos que obtienes en cada intento y luego mejorar tus técnicas o modificaciones de acuerdo con dichos tiempos. Un buen truco consiste en dar una serie de vueltas en una pista en el modo B-Spec, hacer ajustes en tu coche y luego volver al circuito y darle idénticas instrucciones al conductor IA. Es un método excelente para sacarle todo el partido posible a un vehículo.
- **Encuentro** reúne a varios conductores principiantes para recrear de forma funcional las condiciones de una carrera "real". Tras la soledad artificial del modo Recorrido libre, ésta es la manera perfecta de probar la configuración de tu coche y hacer ajustes de última hora antes de embarcarte en un evento de carreras.
- **Sesión de fotos** te permite sacar instantáneas de la repetición de una carrera. Tras pagar una tarifa de registro, comienzas conduciendo tu vehículo en un circuito; pulsa START (inicio) para terminar la sesión. Mientras miras la repetición, saca fotos pulsando SELECT (selección). Para aprender más de las funciones de este modo, pasa a la página 266.
- **Copa familiar** ofrece carreras abiertas a cualquier principiante; si quieres, antes de comenzar puedes cambiar el nivel de dificultad para que se ajuste a tus requisitos. Puedes ganar premios en metálico y puntos A-Spec (o B-Spec) en estas competiciones amistosas.

SESIÓN FOTOGRÁFICA

El modo Sesión fotográfica te da la oportunidad de llevar tu coche por diferentes puntos del mundo y sacar fotografías en lugares pintorescos.

El procedimiento para sacar instantáneas de tu vehículo en este modo se compone de cinco fases:

- Cambiar las opciones de Sesión fotográfica.
- Colocar el coche y la cámara en los lugares adecuados por medio de sus respectivos iconos.
- Ajustar la dirección y el zoom de la cámara.
- Sacar la fotografía.
- Guardar en tu memory card (tarjeta de memoria) (8MB) (para PlayStation®2).

Para ver una lista completa de comandos y pistas del modo Sesión fotográfica pasa a la página 265.







ZONA DE REPETICIÓN



La zona de repetición te permite ver carreras demo incluidas en el juego (Demo), carreras que hayas grabado en tu memory card (tarjeta de memoria) (8MB) (para PlayStation®2) (Repetición) o secuencias de distintas carreras (Lista de reproducción).

En el menú **Demo**, busca la secuencia que quieras ver y pulsa el símbolo de reproducción.



El menú **Repetición** ofrece las siguientes funciones:

- Reproducir: reproduce la grabación seleccionada.
- Añadir a lista de reproducción: añade la grabación seleccionada a la lista de reproducción.
- Borrar: borra una grabación de la memory card (tarjeta de memoria) (8MB) (para PlayStation®2) y de la lista de reproducción.
- Cambiar nombre de archivo: cambia el nombre del archivo seleccionado.
- Opciones de reproducción: redefine algunos ajustes. Elige el modo de reproducción (sincronizar o normal), la ranura para Memory Card (tarjeta de memoria) en la que quieres guardar tus datos y si quieres que el salpicadero aparezca mientras usas la vista interna.



El menú de **Lista de reproducción** te permite modificar el orden de las grabaciones de tus listas de reproducción. Los archivos borrados de este menú seguirán disponibles en el menú Repetición; no se borran de tu memory card (tarjeta de memoria) (8MB) (para PlayStation®2).



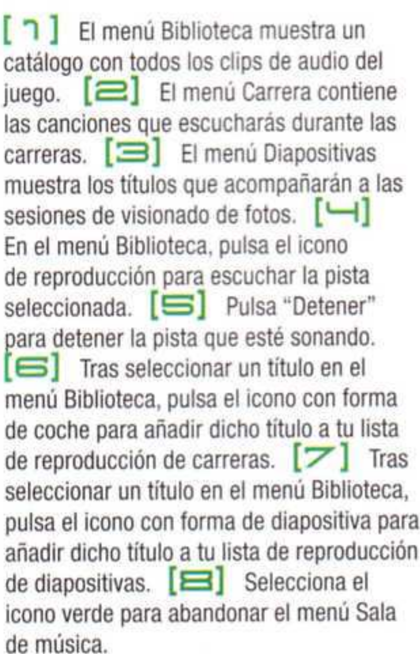
SALA DE MÚSICA



La sala de música te permite crear listas de reproducción de audio, tanto para las carreras como para las sesiones de visionado de fotos.

Comando	Función
Botón ⊗	*Seleccionar una canción*
Botón R1 (mantener pulsado) + botón ⊗	*Seleccionar varias canciones a la vez*
Botón (R1) (mantener pulsado) + botón (L1) (mantener pulsado) + botón ⊗	*Seleccionar todas las canciones de una lista*
Botón ⊡	*Cancelar una selección*





[1] El menú Biblioteca muestra un catálogo con todos los clips de audio del juego. [2] El menú Carrera contiene las canciones que escucharás durante las carreras. [3] El menú Diapositivas muestra los títulos que acompañarán a las sesiones de visionado de fotos. [4] En el menú Biblioteca, pulsa el icono de reproducción para escuchar la pista seleccionada. [5] Pulsa "Detener" para detener la pista que esté sonando. [6] Tras seleccionar un título en el menú Biblioteca, pulsa el icono con forma de coche para añadir dicho título a tu lista de reproducción de carreras. [7] Tras seleccionar un título en el menú Biblioteca, pulsa el icono con forma de diapositiva para añadir dicho título a tu lista de reproducción de diapositivas. [8] Selecciona el icono verde para abandonar el menú Sala de música.









CONSEJOS DE PROFESIONALES

Antes de comenzar a comprar vehículos y participar en carreras, tómate tu tiempo para leer estos consejos básicos. Aunque algunos puntos te puedan parecer evidentes, seguro que también hallarás información que todavía no conoces. Muchas carreras se ganan o pierden por meras fracciones de segundo, por lo que las siguientes pistas pueden resultar decisivas.

CONTROLES ANALÓGICOS

Gran Turismo 4 es una simulación de carreras que pretende reproducir la sensación de conducir un vehículo real de la forma más fiel posible. Para sacarle el máximo partido a este juego, es esencial que uses la amplia gama de controles analógicos que te ofrece tu mando o volante. Esto te permitirá...

- tomar todas las curvas -sean de la naturaleza que sean- siguiendo una trayectoria acompasada, sin sacudidas costosas y sin perder velocidad en resbalones innecesarios.
- regular la aceleración y el frenado pulsando el correspondiente botón o pedal con la fuerza adecuada, en función de la situación en la que te encuentres. Por ejemplo: en una curva larga y cerrada, es preferible mantener una línea constante -pulsando moderadamente el acelerador- antes que alternar entre acelerones y frenazos violentos.

Con un poco de práctica, el dominio de esta técnica puede ahorrarte varios segundos por vuelta; en otras palabras, cambiar el resultado final de una carrera.

Si tienes un mando con forma de volante, el volante y los pedales controlan la conducción, la aceleración y el freno de una forma auténtica. Es decir, conducirás como lo harías en la realidad, haciendo ajustes constantes.

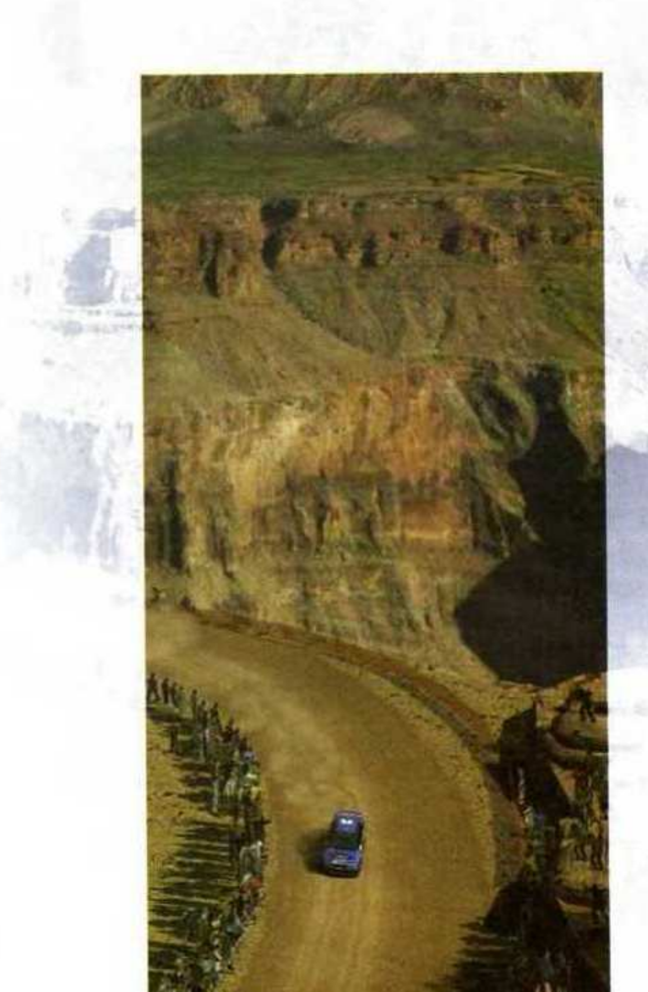
Si estás jugando con un mando analógico (DUALSHOCK® 2), te tranquilizará saber que no estás en desventaja inmediata: también facilita la sutileza necesaria para convertirte en un experto conductor en GT4. Haz una prueba experimentando con ambos joysticks. El joystick analógico izquierdo te da un mayor control sobre la conducción de lo que podrías sospechar inicialmente, y lo realmente complicado es dominar el arte de tomar curvas con presión moderada o suave. Muchos expertos te dirán que usar el joystick analógico derecho para acelerar y frenar es esencial. De nuevo, tendrás que modificar el grado de inclinación para que refleje la intensidad que quieres. Conducir con este doble sistema de joysticks puede resultar complicado de dominar al principio, pero las recompensas pueden ser considerables: muchos conductores han conseguido marcas enormemente superiores gracias a la precisión que ofrece este método. Si aún así insistes en seguir usando los botones del mando analógico (DUALSHOCK® 2), recuerda que son sensibles a la presión. Puedes regular la fuerza del acelerador o del freno pulsando el botón ⊗ o el botón ◎ con más o menos fuerza. Si los pulsas como meros interruptores, nunca pasarás de ser un principiante con talento...

VISTAS

Hay tres vistas disponibles mientras conduces un vehículo (pulsa SELECT (selección) para alternar entre ellas): una vista interna, una vista externa y una vista intermedia. Cada una tiene distintas ventajas y desventajas. Pruébalas todas y decide cuál es la que más te conviene. Los siguientes puntos resumen las características esenciales de cada vista:

Vista interna
- La única que tiene retrovisor
- Intensa sensación de velocidad
- Visibilidad máxima
- Vista completa del panel de instrumentos
- Vista baja y horizontal
- Es difícil sentir el tamaño del coche al adelantar o en curvas cerradas.







Vista intermedia

- Sensación de velocidad razonable
- Vista alta y descendente
- Buena sensación del tamaño del coche
- Vista completa del panel de instrumentos
- No hay retrovisor







Vista externa

- Evaluación de las distancias más sencilla
- Sensación de velocidad débil
- Excelente sensación del tamaño del coche
- Vista alta y descendente
- No hay retrovisor
- Vista resumida del panel de instrumentos





MODOS DE TRANSMISIÓN

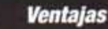
El tipo de transmisión que elijas tendrá una gran importancia ya que influirá de forma decisiva en el rendimiento de tu vehículo en una pista. Para modificar este ajuste, selecciona Opciones en el menú principal (o en tu Casa del modo Gran Turismo) y luego elige el submenú Carrera. En el modo Arcade, puedes cambiar este ajuste antes de cada carrera.

La transmisión automática suele ser más adecuada para los principiantes. Su principal ventaja es que te permite concentrarte totalmente en conducir (manejar el volante, acelerar y frenar) sin tener que preocuparte por cambiar de marcha. Sin embargo, esta ventaja se paga con un rendimiento ligeramente peor: la marcha activada puede no ser la idónea a la hora de tomar curvas y sacrificarás en varios grados la potencia óptima de aceleración de tu motor.

Por otro lado, con la **transmisión manual** eres tú el que decide cuándo cambiar de marcha, permitiendo que uses las posibilidades naturales del vehículo (como el freno motor). Disfrutarás de una mayor aceleración, una tracción mejorada en las curvas y un frenado mucho más eficaz. Sin duda, los jugadores expertos que quieran hacer las mejores marcas se beneficiarán del uso de la transmisión manual.



	Ventajas	***Desventajas***
Transmisión automática	• Permite al conductor concentrarse únicamente en conducir • Simplifica la gestión de comandos	• No emplea la potencia total de tu vehículo • Te impide usar el freno del motor • Te impide usar los cambios de marcha para mejorar la aceleración y la tracción
Transmisión manual	• Te permite emplear toda la potencia de un vehículo • Facilita el uso del freno motor • Optimiza la tracción y la aceleración por medio de cambios de marcha más dinámicos	• Obliga al conductor a cambiar de marcha • Complica la gestión de comandos







USAR LOS MODOS A-SPEC Y B-SPEC

Los modos A-Spec y B-Spec poseen su propio atractivo y preferir uno antes que el otro no supone desventaja alguna. De hecho, pronto descubrirás que ambos se complementan muy bien.

El modo A-Spec no exige únicamente habilidad al volante, sino también conocer los circuitos a la perfección, y preparar de forma experta los vehículos para cada carrera. Si consigues sobresalir en todos estos aspectos, ganarás todas las copas que se te antojen. Sin embargo, hay ocasiones en las que muchos alcanzarán un momento crítico del juego en el que, por más que lo intenten, no conseguirán ganar un evento en concreto. Puede que no les guste un circuito en particular, o quizás quieran obtener a toda costa un vehículo de una marca específica. Si esto ocurre, puedes sacar partido a tus puntos débiles practicando una y otra vez, o acumulando la suficiente cantidad de dinero como para mejorar tu coche. Pero hay otra manera: si la opción está disponible, intenta ganar dicho evento en el modo B-Spec. Con un conductor IA responsable al volante, pasarás a ocuparte únicamente del trabajo de director de pilotos. De acuerdo, aún así tendrás que seguir preparando el vehículo de forma apropiada (este aspecto es de vital importancia) y dar instrucciones al piloto durante la carrera; pero, por lo general, ésta es la forma menos dolorosa (y que más se disfruta) de dejar atrás un reto aparentemente imposible de superar. Consulta la página 11 para tener más información sobre el modo B-Spec.

PARADAS EN BOXES

Tanto en el modo A-Spec como en el B-Spec tienes la opción de pararte en boxes durante cada vuelta. Una parada en boxes transcurre de esta forma:

- Al entrar en la recta de boxes, dejas de controlar directamente el coche y entras en un modo de conducción automática.
- Tendrás unos pocos segundos antes de que el vehículo se detenga para decidir qué modificaciones quieres realizar (cambio de neumáticos, llenar el depósito, pasar del modo A-Spec al B-Spec o viceversa). No dudes un segundo: da tus instrucciones inmediatamente, porque el reloj sigue corriendo. Si necesitas tiempo para reflexionar, pon el juego en pausa.
- Una vez que los mecánicos hayan realizado los cambios a toda velocidad, la carrera se reanuda. Pisa a fondo hasta que vuelvas a recuperar el control del vehículo (a no ser que, obviamente, estés jugando en el modo B-Spec).

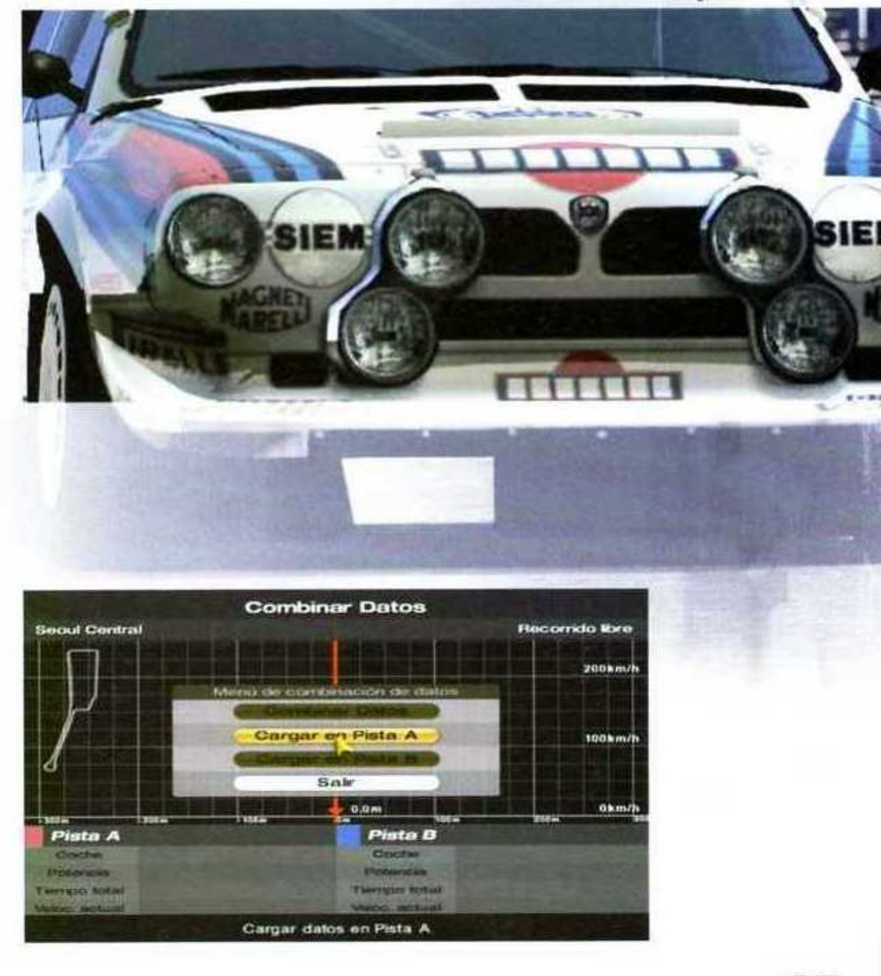
Si bien las paradas en boxes son beneficiosas, conviene usarlas con mesura. Cada parada te hará perder tiempo y le dará oportunidades de ganar a tus rivales. Utilízalas sólo cuando sean absolutamente necesarias: cuando tus neumáticos estén tan gastados que pongan en peligro la conducción o cuando estés a punto de quedarte sin combustible.



COMBINAR DATOS

La opción Combinar Datos es una fantástica herramienta de aprendizaje que te permite estudiar tus progresos en un circuito con todo lujo de detalles. Te ofrece una representación gráfica de la velocidad de tu vehículo durante toda la carrera, usando auges y depresiones para ilustrar las fases de aceleración y frenado. Uno de los elementos más informativos que ofrece este menú es la comparación visual de dos vueltas. Puedes usar esto para analizar un circuito punto por punto, hasta que descubras cómo conseguir hacer tu mejor marca.

Para usar la opción Combinar Datos, selecciona un circuito en el modo Gran Turismo. Da un par de vueltas y guarda tu mejor repetición. Ahora abre Combinar Datos en el menú Carrera y carga tu repetición. Repite este procedimiento si quieres comparar dos carreras.



2 conducir



CAPÍTULO 2

Al igual que en el mundo real, obtener un carné de conducir en GT4 es un ejercicio de aprendizaje práctico. Este capítulo explica muchos conceptos y técnicas de conducción, a la vez que te ofrece una guía paso a paso para cada prueba. Tus habilidades como conductor **mejorarán** si sigues los consejos que encontrarás aquí: te lo garantizamos.



VAMOS AL GRANO

Por muy impaciente que estés por demostrar tu habilidad en las carreras de competición, lo primero que deberías hacer es dedicar un poco de tiempo a sacarte carnés. Estas pruebas -tan excitantes como educativas- son relativamente fáciles de superar, pero realizarlas a la perfección es mucho más difícil. No es complicado conseguir un aprobado básico (bronce) tras pocos intentos, en menos de cinco minutos. Sin embargo, obtener los trofeos de plata y oro suele requerir una mayor perseverancia, así como ingentes cantidades de paciencia.

Antes de describir cada prueba, veamos primero cuáles son tus objetivos.

- Si eres un conductor con no demasiada experiencia, o si lo único que quieres es sacarte uno o más carnés rápidamente, te bastará con conseguir la medalla de bronce en todas las pruebas. Obtener cada carné no te debería llevar más de una hora o dos, y te permitirá ganar un coche y aprender varias técnicas fundamentales.
- Si eres un jugador experimentado y pretendes hacer serios progresos, deberías marcarte como meta obtener la medalla de plata en todas las pruebas. Con un poco de perseverancia, podrás ganar mejores vehículos y mejorar tus habilidades.
- Si eres un experto en Gran Turismo deberías intentar pasar todas las pruebas de los carnés con medalla de oro. Tus esfuerzos se verán recompensados con coches de alto rendimiento.

Sean cuales sean tus ambiciones, las guías y consejos que vienen a continuación te serán de enorme utilidad. También se incluye un estudio detallado de cada prueba, junto con las técnicas específicas necesarias para completarlas con éxito.



INTRODUCCIÓN



OBTENER LOS CARNÉS

Además de servir de acceso a gran parte del contenido de Gran Turismo 4, los carnés de conducir tienen como fin la enseñanza y el perfeccionamiento de varias técnicas de conducción, desde las más básicas a las más sutiles. No solo ganarás nuevos coches y accederás a nuevas carreras, sino que también descubrirás que tus habilidades al volante mejorarán considerablemente.

Este capítulo ha sido creado para facilitarte la tarea de obtener un carné, mediante el análisis individual de cada prueba. Para dotar a estos análisis de una mayor accesibilidad, las pruebas se presentan en el orden en que aparecen en el juego. Si una prueba requiere de una técnica de conducción en particular, ésta se ilustrará por medio de una "regla de oro" fácil de memorizar y de usar, o mediante explicaciones teóricas más profundas.

Los carnés se consiguen en el Centro de carnés del modo Gran Turismo. Para más información sobre cómo llegar a este punto, consulta la página 19.



PISTAS GENERALES

Gran Turismo 4 te ofrece una gran variedad de consejos para ayudarte a conseguir los carnés, junto con unas cuantas opciones útiles que pueden pasarse por alto fácilmente. Si tienes problemas para superar una prueba en particular, recuerda las siguientes pistas y trucos.

- Te ofrecemos una descripción más o menos completa de cada prueba. Su lectura te ayudará a visualizar el reto al que te enfrentas.
- El menú de cada prueba incluye la opción de ver un vídeo de demostración, en el que se muestra cómo tienes que actuar en la prueba para hacerte con el trofeo de oro. Si tienes problemas, merece la pena ver el vídeo varias veces: enseguida te darás cuenta de los errores que estás cometiendo o de los aspectos de tu actuación que pueden mejorarse. Selecciona la vista interna (pulsa ⊗), escucha atentamente los cambios de marcha y estudia la trayectoria del vehículo con el fin de reproducirla en tu siguiente intento. También deberías fijarte en los momentos en los que el coche frena, por medio de las luces traseras (en la vista externa) o consultando el panel de instrumentos en la vista interna (pulsa □ dos veces y ⊗ una vez).
- Siempre que llegues a la línea de meta durante una prueba (con la excepción de los circuitos con coches de seguridad), el "fantasma" de tu vehículo se graba automáticamente, y aparecerá en todos tus siguientes intentos a no ser que superes tu marca anterior, o que lo desactives pulsando el botón de dirección arriba. Aprovecha al máximo esta impagable herramienta. Este rival etéreo introducirá un elemento de competición en las pruebas y también puede indicarte con precisión cuándo y dónde pierdes velocidad. También está el hecho de que dejar atrás a tu fantasma es señal inequívoca de que estás mejorando.
- Si pulsas L3 mientras ves un vídeo de demostración o una repetición, se aumentará su velocidad; de esta forma, podrás llegar rápidamente al momento que más te interesa. Esta función te ahorrará mucho tiempo, especialmente en los vídeos más largos: por ejemplo, una vuelta completa al circuito Nürburgring. Vuelve a pulsar este botón para retomar la velocidad de reproducción normal.
- Si te sientes frustrado por una prueba aparentemente insuperable, déjala de lado por un tiempo. Es muy probable que, pasadas unas horas o unos días, la superes con facilidad. Recuerda que puedes participar en cada prueba (con la excepción del examen final de cada carné) en el orden que quieras.
- En todas las pruebas para los carnés "B" Nacional y "A" Nacional (excepto aquéllas en las que tienes que completar una vuelta completa al circuito) tienes la opción de consultar una guía de





trayectoria óptima nada más pulsar R3. Además de mostrarte la trayectoria perfecta para tomar cada curva, también te proporciona directrices en materia de freno y aceleración. Acelera cuando la línea esté azul, deja de acelerar cuando esté blanca y frena cuando esté roja. Un cambio gradual de color te indicará que ajustes en consecuencia la presión sobre el botón, joystick o pedal. Por ejemplo, si la línea cambia de rojo oscuro a rojo claro, luego a blanco, azul claro y por último azul oscuro, significa que tienes que frenar bruscamente, luego ligeramente, dejar de acelerar y, por último, acelerar progresivamente a velocidad máxima. Esta ayuda de conducción (que tendrás que volver a activar en cada intento) te ayudará a sacarte los dos primeros carnés en un tiempo récord.

- En la mayoría de las pruebas te recomendamos que uses la transmisión manual (ver página 24 para más información). Esto te ayudará a mejorar tus marcas notablemente: le sacarás el máximo partido a cada marcha, la aceleración será mayor y usarás el freno motor con más eficacia. Dominar este aspecto es la clave para que no se te escape ni un solo trofeo de oro. Si quieres seguir con la transmisión automática, hay un truco no oficial que puede serte útil: si mantienes pulsado R2, el coche permanecerá en la marcha en la que se encuentre hasta que sueltes dicho botón.

- Sean cuales sean los ajustes de tu coche o tu forma de conducir, procura sacarle el máximo provecho a las capacidades analógicas de tu mando (ver página 23 para más información). Acostúmbrate a controlar el volante con movimientos ligeros y moderados: puede tener funestas consecuencias girar al máximo las ruedas en cada pequeña curva del circuito. De forma similar, la presión más ligera sobre el acelerador mientras te enfrentas a una curva "horquilla" puede ser crucial. Por encima de cualquier otro factor, ser consciente de las sutilezas del mando analógico (DUALSHOCK® 2) es la clave para obtener todos los carnés con la nota más alta y, de paso, para disfrutar al máximo de Gran Turismo. Si quieres seguir con la transmisión automática, hay un truco no oficial que puede serte útil: si mantienes pulsado R2, el coche permanecerá en la marcha en la que se encuentre hasta que sueltes dicho botón.



LICENCIA "B" NACIONAL

PRUEBA B-1

Esta prueba se desarrolla en un tramo recto de circuito. Tu objetivo es detener tu vehículo en la zona a cuadros lo antes posible. Para conseguir el mejor resultado necesitas dominar dos técnicas: la aceleración y el freno.

Para superar esta prueba, es importante no malgastar tiempo con un acelerado demasiado brusco: perderás tracción, y por tanto, velocidad. Si seleccionas la transmisión automática, el motor ayudará a neutralizar este efecto; no tengas miedo a pisar a fondo desde el principio. Si usas la transmisión manual, intenta acelerar progresivamente (a unas 5000 rpm) para que el vehículo se agarre perfectamente a la carretera. Recuerda que debes pulsar ligeramente el joystick analógico (o pulsar el pedal o el botón) con fuerza reducida para moderar tu aceleración.

Una vez que llegues a la marca de 100 m, frena en seco para detenerte justo en la zona a cuadros. Ten en cuenta que las cuatro ruedas deben quedarse dentro de la zona de parada establecida.



Aceleración para principiantes

[1] *Para que la aceleración sea efectiva, tus neumáticos deben agarrarse a la carretera. El derrape es un inconveniente a evitar.*

[2] *La transmisión automática y los sistemas de control de tracción (TCM) reducen la probabilidad de derrapar. En los vehículos con transmisión manual, moderar la presión del acelerador a velocidad baja puede ser una técnica crucial.*

[3] *La aceleración aumenta cuando el motor va más rápido (en rpm). Sin embargo, la aceleración se detiene cuando el motor funciona a pleno rendimiento. Una buena aceleración suele alcanzarse cerca del grado máximo de revoluciones, pero sin llegar al límite.*

[4] *En Gran Turismo 4, el botón, joystick analógico o pedal de aceleración es analógico: responde al grado de presión (o inclinación) usado. ¡No lo olvides!*



Frenado para principiantes

[1] *Intenta no usar el freno hasta el último momento. Cuanto más tiempo pueda el coche beneficiarse de su velocidad, mejores marcas obtendrás.*

[2] *Dicho esto, no debes demorarte mucho con el freno, o tu coche se desviará de la trayectoria óptima y perderás velocidad al salir de una curva.*



[3] *El frenado debe ser, por lo general, brusco: cuánto más breve sea, menos tiempo se mantendrá el coche a velocidad baja.*

PRUEBA B-2

Al igual que en la anterior, esta prueba exige que aceleres y que luego frenes para que tu coche se detenga en la zona a cuadros.

Acelera lo más rápido que puedas, intentando no derrapar. Pisa a fondo el acelerador para alcanzar la mayor velocidad posible antes de frenar bruscamente justo tras la línea de 150 m. Si frenas demasiado pronto, te detendrás antes de la zona a cuadros; si lo haces demasiado tarde, te detendrás en medio (o más allá) de la zona a cuadros, y perderás mucho tiempo.





Reducir la velocidad

Hay cuatro métodos para reducir velocidad; todos tienen sus ventajas y desventajas.

Frenado
Puedes frenar pulsando el botón o pedal de freno, o bajando el segundo joystick analógico. Ésta es probablemente la forma más eficaz y segura de reducir la velocidad y te permitirá hacerlo rápidamente mientras mantienes el control de tu trayectoria. Recuerda siempre que las condiciones (meteorológicas y de superficie) de cada carrera afectarán directamente a la distancia de freno necesaria.



Decelerar
Para decelerar, simplemente deja de pulsar el acelerador. De esta forma reducirás progresivamente tu velocidad, usando sutilmente el freno motor. Este proceso suele ser de gran utilidad durante las curvas, para aumentar la tracción y facilitar la conducción.

Reducir la marcha
Sólo puedes reducir la marcha de forma directa si usas la transmisión manual. Combinada con el freno, esta técnica te permitirá frenar (generalmente, alcanzando el límite en una marcha) mientras que empleas a fondo el freno motor para estabilizar el coche al comienzo o mitad de una curva.



Usar el freno de mano
El freno de mano bloquea instantáneamente las ruedas traseras de tu coche. Puedes usar esta técnica (complicada de dominar) para permitirte hacer un cambio de dirección, que a veces es la mejor forma de tomar una curva. ¡Sólo para conductores expertos!

PRUEBA B-3

Esta prueba se divide en tres segmentos.

- En el tramo recto inicial, acelera de forma normal, evitando derrapar en exceso. Pisa a fondo el acelerador y desplázate gradualmente hacia el lado derecho de la pista. Si estás usando la transmisión manual, no tiene sentido pasar de la cuarta marcha.
- Cuando llegues al final del tramo recto, frena antes de tomar la curva, mantente bien a la derecha y luego suelta el acelerador y gira a la izquierda. No intentes tomar la línea interior de la curva demasiado pronto. Pégate al interior de la curva mientras mantienes una velocidad constante y moderada (conservando una posición intermedia del acelerador). Si aceleras demasiado pronto, se producirá un sobreviraje.



- Cuando llegues a la salida, vuelve a pisar el acelerador e intenta desplazarte suavemente al lado izquierdo de la pista hasta llegar a la meta.

Tomar curvas largas

[1] Por lo general, suele ser mejor frenar antes de tomar una curva que mientras la tomas. Esto mejorará la tracción al abordarla, permitiéndote volver a acelerar más pronto.

[2] Acelerar al salir de una curva también puede mejorar la tracción del coche, siempre que la aceleración sea comedida.

[3] Cuando una curva vaya seguida de un tramo recto, es esencial salir de la curva lo más rápido posible, para permitir que el vehículo aproveche al máximo el tramo recto. Una diferencia de unas pocas millas por hora puede suponer muchos metros de más o de menos a la llegada.

PRUEBA B-4

Al igual que en la prueba anterior, acelera todo lo que puedas durante el tramo recto inicial, mientras te desplazas lentamente al lado derecho de la pista. Gira hacia el interior de la curva y frena bruscamente en el último momento durante unos pocos metros. Mantén una velocidad constante durante la primera mitad de la curva y acelera progresivamente durante la segunda. Pisa a fondo durante el resto del recorrido, desplazándote hacia el lado izquierdo.



Tracción de neumáticos

Es importante que tus neumáticos mantengan el máximo contacto con la carretera durante toda la carrera, especialmente durante las curvas. Ésta es la clave de la aceleración y el frenado y el secreto para ejecutar las mejores trayectorias. Hay una forma sencilla de saber cuándo tus neumáticos han alcanzado su umbral de tracción: comenzarán a chirriar. No te tomes esta pista auditiva sensible al contexto como un simple aderezo sonoro. Cuando esto suceda, las causas posibles son dos. La más frecuente es que le estés exigiendo mucho a tus neumáticos, provocando que pierdan tracción; por ejemplo, porque tomas las curvas con demasiada rapidez. Si es el caso, corrige tu velocidad y tu trayectoria en el futuro. Con menos frecuencia, puede significar que tus neumáticos están muy gastados y hay que cambiarlos; consulta el indicador en pantalla y haz una parada en boxes si es necesario.

PRUEBA B-5

La quinta prueba del carné "B" Nacional es una vuelta completa al circuito de Tsukuba, siguiendo a un coche de seguridad.



Tu vehículo cuenta con una potencia modesta, así que procura no abusar de los frenos. Púlsalos ligeramente cuando entres en la primera curva y luego acelera a fondo durante la larga chicane hasta que llegues a la siguiente curva. Frena con ganas y luego arrímate bien al interior de la curva antes de volver a acelerar. Ataca la horquilla (en otras palabras, sigue acelerando hacia el ángulo derecho de la curva), luego frena secamente y vuelve a acelerar durante el largo tramo recto. Es importante que entres en este tramo a la mayor velocidad posible. Pulsa los frenos al entrar en la curva final y toma la línea interior. Modera tu velocidad hasta la meta y evita no irte a los lados para mejorar la tracción y, por tanto, tu tiempo.

Los coches de seguridad

[1] *Los coches de seguridad suelen seguir excelentes trayectorias. Obsérvalos con atención para anticiparte a las curvas y aprenderte los circuitos.*

[2] *Evita embestir a los coches de seguridad con demasiada violencia (especialmente por detrás) o perderás la prueba inmediatamente.*

[3] *Los coches de seguridad intentarán mantener una distancia razonable por delante de tu vehículo. Cuanto más rápido conduzcas, más acelerarán ellos. Eso no quiere decir que vayan a frenar tan tarde como tú lo harías en algunas curvas; no pueden adivinar tus pensamientos.*

[4] *Nunca intentes adelantar a un coche de seguridad, incluso si tienes oportunidad de hacerlo. Serás descalificado inmediatamente.*



Rebufo



La presencia de un vehículo delante del tuyo te permite usar una técnica llamada "rebufo", también conocida como "drafting". Resumiendo mucho -en realidad, es bastante más complejo- el vehículo delantero corta el aire con efectividad, creando una estela. Si consigues aprender esta técnica -siguiendo a un coche de cerca y con precisión- se reducirá la resistencia del aire sobre tu vehículo. Puedes aprovechar esto para ganar unas cuantas mph vitales y adelantar a tu rival en el momento oportuno.

El uso sensato del rebufo te permitirá aumentar tu velocidad mientras sigues al coche de seguridad por una pista. Pero insistimos, nunca intentes adelantarlo: serás descalificado inmediatamente.



PRUEBA B-6



Este evento requiere las mismas técnicas básicas de las pruebas B-1 y B-2. Acelera evitando derrapar en exceso y pisa a fondo hasta que llegues al final del recorrido; entonces, frena bruscamente y detén tu vehículo dentro de la zona a cuadros.

Conseguir un tiempo notable depende mucho del momento exacto en el que frenes. Como tu velocidad será bastante alta, tendrás que hacerlo a unos 430 metros. Intenta identificar este punto usando las marcas del suelo; sigue intentándolo hasta que lo consigas.



PRUEBA B-7



Al igual que en la prueba anterior, al comienzo debes concentrarte en acelerar (es fundamental no derrapar). Sigue pulsando el pedal hasta que cruces la línea de 800 m, y luego pisa el freno a unos 810 metros. De nuevo, intenta detenerte justo dentro de la zona a cuadros para conseguir el mejor tiempo.



PRUEBA B-8



Pisa a fondo desde el comienzo y mantente cerca del lado izquierdo de la carretera. Al final de la recta, maniobra suavemente el coche hacia el interior de la curva y frena con firmeza, manteniendo las ruedas en línea. Tras esto, gira con decisión el volante mientras aceleras moderadamente, siguiendo una trayectoria amplia. Acelera al máximo, pegándote al lado izquierdo de la pista hasta el tramo recto final. Si estás usando la transmisión manual, no cambies de marcha, ni siquiera en los últimos metros finales. Esto te ahorrará unos valiosos centímetros por segundo finales.

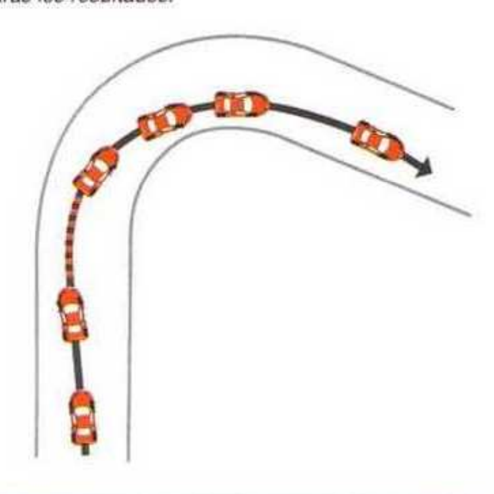


Transferencia de peso

Cualquier tipo de fuerza (frontal, lateral, diagonal) aplicada a un coche implica una transferencia de su peso a una parte específica del vehículo. La aceleración desplaza el peso del vehículo hacia la parte trasera, el freno hacia delante, y tomar curvas mueve el peso a los lados. Al ser los únicos puntos de contacto entre el vehículo y la pista, los neumáticos cargan con la fuerza completa de dichas transferencias. En resumen, recuerda la siguiente información: cuanto más peso de un vehículo soporte un neumático, más grande será su tracción. Esto se debe a que el peso ejercido sobre el neumático le "clava" a la carretera.

Aplicar este fenómeno a la práctica es una técnica crucial para los conductores. En cualquier situación, es esencial transferir la mayor cantidad de peso del coche a los neumáticos que más lo necesiten. Si, por ejemplo, frenas antes de una curva, transmites el peso de tu coche a las ruedas delanteras. Debido a que esto también determina la dirección del vehículo, a más peso que soporten, mejor tracción tendrán; y, por tanto, el coche maniobrará mejor. Es por eso que, por lo general, es mejor frenar antes de una curva que mientras la tomas.

Otra aplicación de la transferencia de peso, y una herramienta esencial para correr o conducir sobre calzadas deslizantes, es virar ligeramente antes de tomar una curva (moviéndote a un lado y luego al otro). Esto se conoce como "hacer una finta". Con un pequeño giro del volante hacia el exterior de una curva, transmitirás el peso del vehículo a las ruedas interiores. Si luego giras hacia el interior, tus neumáticos interiores se beneficiarán de una tracción mejorada, lo que facilitará tu entrada en la curva. En resumen, intenta girar suavemente a la izquierda antes de una curva a la derecha, y luego gira a la derecha con normalidad. Pronto notarás los resultados.





PARÉNTESIS

El primer intervalo Paréntesis del juego te invita a maniobrar por un campo de conos, y luego detener tu vehículo en un área señalada. Si tocas un cono, fracasarás: es así de simple. Tómate tu tiempo para planear bien tu recorrido. Recibirás una medalla de bronce si consigues completar la prueba sin tocar un solo cono. Tu tiempo final es irrelevante.

Si tu ambición es conseguir el oro, controla la aceleración, pasa a segunda, y luego sigue la trayectoria más directa posible. Intenta pasar recto entre los dos primeros conos, evita el siguiente de la izquierda, y continúa hasta al final casi sin desviarte de tu trayectoria, desplazándote suavemente hacia la derecha de la zona a cuadros. Como siempre, procura que tus cuatro ruedas se paren justo en el interior de la zona blanquinegra.

Todas las pruebas Paréntesis son opcionales, así que no te tires de los pelos si no consigues completarlas. Para conseguir un carné, solo necesitas superar las 16 pruebas principales.

PRUEBA B-9

Pégate al lado izquierdo de la pista a toda velocidad. En cuanto te acerques a la curva, frena en dirección al interior de la curva, manteniendo las ruedas rectas. Sigue la trayectoria interior moderando tu aceleración y luego pisa a fondo desde la salida de la curva hasta el final. Intenta no acelerar demasiado pronto o demasiado fuerte, o la parte trasera de tu coche se descontrolará.





Sobreviraje

El sobreviraje ocurre durante las curvas, cuando un vehículo gira excesivamente al perder tracción sus ruedas traseras. Su causa reside en numerosos factores, incluyendo el uso del freno de mano y las superficies resbaladizas, pero la razón más común -especialmente con vehículos de tracción trasera- es esencialmente fruto de un error o de la inexperiencia del conductor: acelerar con demasiado ímpetu o prematuramente mientras se toma una curva. Durante el sobreviraje, los neumáticos traseros pierden tracción y no transmiten toda su potencia a la pista, y el coche comienza a perder el control. El coche se desliza con su morro dirigido hacia la curva, mientras que su parte trasera se balancea hacia el exterior. En los casos más extremos, esto puede provocar un trompo. Un error habitual de conductores aficionados es pisar los frenos en un intento de recobrar el control. Esto empeora aún más la situación, ya que se transmite aún más peso a las ruedas delanteras.



La tendencia de un vehículo al sobreviraje depende en gran medida de la posición de su centro de gravedad (ver tabla). Ten en cuenta el tipo de coche que estás conduciendo y adapta tu forma de conducir en consecuencia. Recuerda que los datos de la tabla que sigue sólo se aplican en condiciones normales sobre asfalto seco. Todos los coches tienen una inclinación natural a deslizarse sobre circuitos húmedos, con tierra o con nieve.

	FF (Motor delantero/ Tracción frontal)	FR (Motor delantero/Tracción trasera)	MR (Motor medio/Tracción trasera)	RR (Motor trasero/Tracción trasera)	4WD (Motor delantero/Tracción en las cuatro ruedas)
Posición del centro de gravedad	Delantera	Entre delantera y central	Central	Trasera	Entre delantera y central
Tendencia a sobreviraje al decelerar	Media	Baja	Baja	Baja	Neutral
Tendencia a sobreviraje al acelerar	Muy baja	Entre media y alta (en función de la potencia del motor)	Alta	Muy alta	Neutral



Resumen de sobreviraje

Causa	**Al decelerar:** dejar de acelerar durante una curva (especialmente en vehículos con tracción delantera)	**Al acelerar:** acelerar excesivamente o con demasiado ímpetu (especialmente en vehículos con tracción trasera)
Efecto	El vehículo se tambalea en exceso y su parte trasera se va hacia el exterior de la curva	
Para evitar el sobreviraje	**Al decelerar:** frena con antelación suficiente a la curva con las ruedas rectas	**Al acelerar:** no vuelvas a acelerar demasiado pronto; acelera progresivamente (para no perder el control de las ruedas traseras)
Corregir el sobreviraje	Gira el volante hacia la parte exterior de la curva (ángulo de giro opuesto); puede que también tengas que acelerar ligeramente	Gira el volante hacia la parte exterior de la curva (ángulo de giro opuesto) y deja de pulsar el acelerador durante un segundo (para no perder el control de las ruedas traseras)

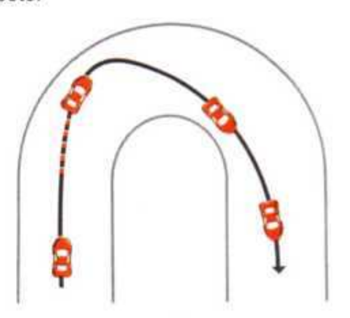
Trayectoria óptima

[1] La trayectoria ideal de cualquier curva varía en función del vehículo usado, las condiciones meteorológicas y tu estilo al volante. Recuerda que el concepto de "trayectoria óptima" es muy subjetivo: cada uno debe encontrar la suya propia, en función de la habilidad del conductor. Sin embargo, en muchos casos la trayectoria óptima toca la zona interior de cada curva, identificable como el punto en el que se unen la trayectoria del vehículo y el ángulo de la curva.

[2] Si quieres tomar una curva de la forma más rápida posible, a menudo tendrás que seguir una trayectoria regular y consistente. Acércate a la curva por el exterior (con un ángulo lo más amplio posible), toma el interior a una velocidad constante, y luego pisa a fondo mientras sales al exterior. Esta trayectoria es conocida como "fuera-dentro-fuera".



[3] Si, por el contrario, lo que quieres es salir de la curva a la mayor velocidad posible, lánzate de cabeza a la curva antes de girar bruscamente para tocar su interior, y comienza a acelerar hacia el exterior lo más pronto posible. Este método te hará perder algo de tiempo mientras tomas la curva, pero saldrás de ella a mayor velocidad; ésta es una forma excelente de ganar tiempo o de adelantar a un rival cuando la curva va seguida de un largo tramo recto.



[4] Cuando haya varias curvas seguidas, no pienses solo en tomar correctamente la primera, o serás penalizado durante las siguientes. Siempre ten en cuenta las características de la última curva -especialmente si continúa en un tramo recto largo- y ajusta tu trayectoria durante las primeras curvas para seguir una trayectoria óptima durante la curva final.







PRUEBA B-10



Ganar la medalla de oro en el circuito de Laguna Seca exige una gran perseverancia. Estudia detalladamente la trayectoria del coche de seguridad e intenta imitarla con la mayor fidelidad posible.

Acelera con precaución antes de abordar la horquilla, desplazándote con suavidad a la derecha en el último momento. Frena con firmeza cuando entres en la curva y luego acelera progresivamente. Pégate al lado izquierdo hasta llegar a la siguiente curva, y luego frena suavemente antes de tomar la línea interior y pisar a fondo. Acércate de nuevo al lado izquierdo y toma la siguiente curva sin decelerar. Frena con firmeza antes de la curva a izquierdas que viene a continuación, y luego deja de acelerar para tomar la siguiente curva a izquierdas (pero no frenes). Esto te dará una buena velocidad para acercarte a la colina. Pisa a fondo los frenos justo antes de la chicane con forma de sacacorchos y conduce sobre el bordillo para tomarla con la línea más recta posible. Frena con firmeza antes de la curva a la izquierda, y suavemente antes de la curva a la derecha. La última curva es probablemente la más difícil de todo el circuito. Frena con firmeza y antelación, procurando no salirte de la carretera. Tu velocidad tendrá que ser muy alta cuando salgas de esta curva si quieres hacer el mejor tiempo, porque se abre a una larga recta.

PRUEBA B-11



En tu primera prueba sobre tierra, acelera en línea recta antes de girar suavemente a la derecha, pisando a fondo durante la curva. Frena vigorosamente antes de la horquilla mientras comienzas a girar a la izquierda; luego pisa el acelerador para que el morro del vehículo apunte en dirección a la recta final. En otras palabras, tendrás que sobrevirar deliberadamente durante la horquilla. Completa la prueba con un sprint final.

Conducir sobre tierra (para principiantes)

[1] *Sobre tierra, la tracción de tu coche está en su punto más bajo, por lo que te llevará más tiempo acelerar y frenar.*

[2] *Si bien sobre el asfalto suele ser de uso exclusivo de conductores expertos, el sobreviraje es esencial sobre tierra ya que te permite mantener el coche en dirección a la salida de la curva en todo momento.*

[3] *Conducir sobre tierra requiere una muy depurada técnica de rebufo, y que uses la aceleración (y a veces el ángulo de giro opuesto) para tomar curvas de la forma más rápida y limpia posible.*

PRUEBA B-12



Conduce lo más rápido que puedas durante la primera sección del circuito, desplazándote gradualmente hacia el lado izquierdo de la pista. Al acercarte a la curva, coloca el vehículo en línea con su tangente y suelta el acelerador brevemente (no más de un segundo). Una vez que estés tomando la curva, mantén el morro del vehículo en dirección a la recta final, desplazándote mientras pisas a fondo el acelerador hasta la meta, pegándote al lado izquierdo de la pista.

PRUEBA B-13



Pisa a fondo el acelerador durante la recta inicial. Al acercarte a la curva, desplázate al interior de la pista y pulsa el freno brevemente y con firmeza justo antes de ponerte a la altura de la línea blanca. Toma la curva manteniendo una velocidad constante (con el acelerador a medio pulsar) y con una trayectoria óptima (lo más ajustada al bordillo que puedas). Al salir de la curva, pisa de nuevo el acelerador hasta el final.

Para conseguir la medalla de oro tendrás que:

- intentar frenar lo más tarde y lo más brevemente que puedas, para aprovecharte de una buena velocidad media durante la curva.
- acelerar con la suficiente antelación (justo antes de llegar a la banda sonora) para entrar en el tramo final a toda velocidad sin salirte de la carretera.



Subviraje

Si el sobreviraje ocurre cuando las ruedas traseras de un coche se tambalean, el subviraje tiene lugar al perder tracción los neumáticos delanteros. Parafraseando a un conductor auténtico: "cuando te sales de la carretera y chocas contra la pared con la parte trasera de tu coche, es sobreviraje; subviraje es cuando golpeas la pared de frente". Se define como una falta de respuesta a un intento de giro y ocurre al atacar una curva a alta velocidad, o al acelerar demasiado pronto al salir de ella. En el último caso, especialmente en los vehículos de tracción delantera, el peso del coche se transfiere a la parte trasera, lo que provoca que las ruedas delanteras pierdan agarre. Con menos tracción, disminuye la capacidad de las ruedas delanteras para transmitir el cambio de dirección, y el vehículo no gira completamente: casi literalmente, subvira.



	FF (Motor delantero/Tracción delantera)	FR (Motor delantero/Tracción trasera)	MR (Motor medio/Tracción trasera)	RR (Motor trasero/Tracción trasera)	4WD (Motor delantero/Tracción a las 4 ruedas)
Posición del centro de gravedad	*Delantera*	*Entre delantera y central*	*Central*	*Trasera*	*Entre delantera y central*
Tendencia al subviraje en la deceleración	*Media*	*Baja*	*Baja*	*Baja*	*Neutral*
Tendencia al subviraje en la aceleración	*Alta*	*Media*	*Baja*	*Muy baja*	*Baja*



Resumen de subviraje

Causa	***En la deceleración:*** *demasiada velocidad al entrar en la curva o al frenar durante una curva*	***En la aceleración:*** *acelerar demasiado pronto o excesivamente al salir de una curva (especialmente en coches con tracción delantera)*
Efecto	*El coche no gira lo suficiente (porque la parte delantera pierde tracción) y se desvía de la trayectoria óptima*	
Evitar el subviraje	***En la deceleración:*** *limita tu velocidad al entrar en la curva y evita frenar demasiado tarde*	***En la aceleración:*** *no vuelvas a acelerar demasiado pronto o con demasiado ímpetu en una curva*
Corregir el subviraje	*Suelta el acelerador y endereza la rueda delantera ligeramente (ángulo de reducción) para recuperar tracción*	



PRUEBA B-14

Mantente a la derecha del circuito a toda velocidad hasta que llegues a la horquilla. Dirígete directamente al interior de la horquilla, con un frenado brusco y relativamente largo para evitar que el coche pierda el rumbo y se salga de la trayectoria. Mantén una aceleración moderada pero no te pegues del todo al interior de la curva (deja uno o dos metros de distancia de seguridad). Esto te permitirá acelerar antes cuando gires a la izquierda. Pégate al bordillo izquierdo y luego al derecho para conseguir terminar el circuito de la forma más rápida posible.

La clave de esta prueba reside en la calidad del frenado (que determina tu posición en la curva) y el momento en que aceleras. Si vas demasiado rápido, chocarás con el bordillo derecho; si aceleras demasiado tarde, no podrás conseguir el mejor tiempo. La marquesina blanca puede ser un buen punto de referencia: cuando esté en la parte derecha de la pantalla, ya tendrías que estar acelerando.

Si estás usando la transmisión manual, no cambies de marcha en toda la prueba. En serio: mantén la tercera incluso al final de la recta inicial. De esta forma podrás ganar valiosas fracciones de segundo.





PRUEBA B-15

Al igual que con las pruebas anteriores del mismo estilo, sigue la trayectoria del coche de seguridad durante todo el circuito. Tras la salida, toma las dos primeras curvas pequeñas sin frenar. Pulsa ligeramente el freno antes de la tercera en el instante previo a girar y acelerar. Haz lo mismo con la curva de la izquierda y luego toma la siguiente a toda velocidad. Intenta no subirte al bordillo del circuito: provocará que te desvíes fuera peligrosamente.

Toma la curva de ángulo derecho frenando con ímpetu, y luego acelera hasta la gran curva a izquierdas. Da un buen frenazo y modera tu aceleración. Pisa a fondo durante el tramo recto antes de frenar en seco antes de la horquilla. Acelera rápidamente y toma las tres siguientes curvas con una breve pulsación (casi una caricia) en los frenos. Frena en seco antes de la última horquilla y ve a todo gas hasta el final.





PRUEBA B-16

Al comienzo del examen final, pégate al extremo derecho del tramo recto. Al acercarte a la curva, deja de acelerar un segundo y gira al interior de la curva antes de pisar a fondo. Esto te permitirá salir de la curva a toda velocidad sin salirte de la carretera.

Sigue hasta la horquilla, frenando con firmeza al acercarte a ella y manteniendo las ruedas rectas. Modera tu aceleración durante la primera parte de la curva antes de salir de ella a todo gas.

LICENCIA "A" NACIONAL

PRUEBA A-1

Pégate al lado izquierdo de la carretera al comienzo. Cuando estés a la altura de la curva, frena con firmeza y comienza a girar. Modera tu aceleración para pegarte al borde de la pista antes de atajar hacia el interior de la siguiente curva. Frena de nuevo (pero ligeramente) y dirige el coche hacia el interior de la curva posterior. Saca partido a la amplitud de la pista acelerando generosamente más o menos a mitad de la curva. Esto te dará una ventaja cuando llegues al gran tramo recto.

Si usas la transmisión manual, intenta reducir la marcha en la primera curva, pero no en la segunda. Esto mejorará considerablemente la tracción y la aceleración de tu coche.





PRUEBA A-2

Al igual que en la prueba anterior, pégate al lado izquierdo tras el comienzo. Frena con ímpetu al entrar en la primera curva y sigue la línea interior, moderando tu aceleración durante los primeros metros. Tras esto, pisa a fondo el acelerador y desplázate a la derecha antes de la segunda curva. Toma la línea interior de la curva dejando de acelerar ligeramente. Cuando estés lo suficientemente dentro de la curva, pisa a fondo durante el resto del circuito.

No reduzcas la marcha si estás usando la transmisión manual; ya deberías tener suficiente control de tu vehículo, y lo único que conseguirás reduciendo marcha es perder tiempo.



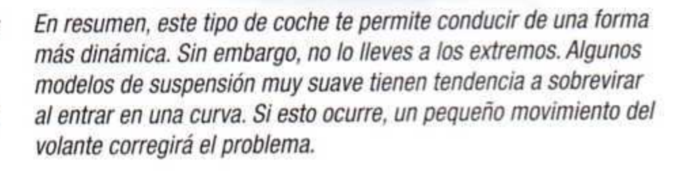






Conducir coches MR

En los coches MR, la posición central del peso tiene como resultado un funcionamiento más neutral. En realidad, esto permite al conductor frenar más tarde y tomar las curvas con más fuerza; pero no olvides reducir la marcha una a una, como en el caso de los coches FR. También puedes comenzar a acelerar antes mientras sales de las curvas, ya que el equilibrio central del coche te proporciona un mayor control.



En resumen, este tipo de coche te permite conducir de una forma más dinámica. Sin embargo, no lo lleves a los extremos. Algunos modelos de suspensión muy suave tienen tendencia a sobrevirar al entrar en una curva. Si esto ocurre, un pequeño movimiento del volante corregirá el problema.



PRUEBA A-3

Conduce a toda máquina durante la primera sección del circuito (recta-curva a izquierdas-recta), con una trayectoria regular. Mantente a la derecha antes de tomar la curva; tarda en frenar, de forma breve pero contundente. Pisa a fondo el acelerador, subiéndote al bordillo que marca la esquina de la curva, y gira a la izquierda antes de llegar a la meta.



La clave para superar esta prueba reside en la calidad del frenado. Tienes que frenar en el momento justo (ni antes ni después) para reducir la velocidad de tu coche y asegurarte de que no se sale de la carretera, pero tampoco puedes ser demasiado precavido y perder mucho tiempo. Recuerda que siempre tienes que frenar antes de una curva para que tu coche pueda seguir su trayectoria.



Conducir coches FF

El peso de estos coches reside principalmente en la parte delantera, por lo que generalmente disponen de un frenado eficaz y estable. Son relativamente fáciles de controlar al reducir velocidad y entrar en una curva, siempre que se frene con la suficiente antelación y con las ruedas completamente rectas. Si sigues frenando mientras tomas una curva, corres el riesgo de que el vehículo subvire y te desvíes de la trayectoria interior, perdiendo con ello un tiempo muy valioso.

Salir de las curvas tampoco presenta ninguna complicación. Tan solo tienes que controlar la tendencia a subvirar si aceleras demasiado pronto o con demasiada energía. Acelera gradualmente cuando dispongas de la potencia necesaria.

Con un poco de práctica, aprenderás a frenar y a acelerar suavemente antes de soltar el freno. Esta superposición de acciones evita que el coche pase por una fase de deceleración transitoria en la que los efectos de la inercia pueden interferir en la conducción. Dominar esta técnica te ayudará a mantener la fuerza de agarre de tus neumáticos delanteros y a conservar su potencia direccional por más tiempo.



PRUEBA A-4

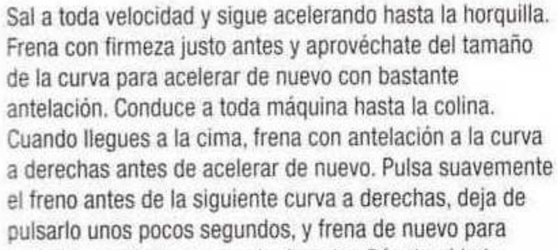
Toma la larga curva a todo gas. Pégate al lado derecho de la pista mientras te acercas a la curva a izquierdas. Cuando llegues a dicha curva, deja de pulsar el acelerador para dirigir tu coche hacia el interior. Da un frenazo breve pero contundente mientras giras a la izquierda. Ajusta tu aceleración para mantener la trayectoria antes de pisar a fondo hasta la meta.

Cuanto más breve sea el frenado, a más velocidad saldrás de la curva; pero si es demasiado breve, tu coche se saldrá inevitablemente de la pista. Encuentra el equilibrio justo, dejando de acelerar si necesitas corregir ligeramente la trayectoria de tu coche. Y no olvides comenzar a girar a tiempo, o el coche se dejará llevar por la inercia.

Si usas la transmisión manual, esta pista puede ahorrarte mucho tiempo: mantén la tercera durante todo el circuito, incluso al final de la recta. Tu motor protestará con chirridos ante este tratamiento, pero no perderás velocidad al cambiar de marcha.



Conducir coches 4WD


Sobre el asfalto, los vehículos 4WD son tremendamente serviciales, proporcionando una tranquilizadora tracción neutral. Si un coche en concreto es ligeramente propenso a subvirar durante la aceleración, intenta aumentar el par de torsión de las ruedas traseras con el controlador de VCD. ¡No hace falta decir que los vehículos 4WD no tienen parangón sobre tierra o nieve!

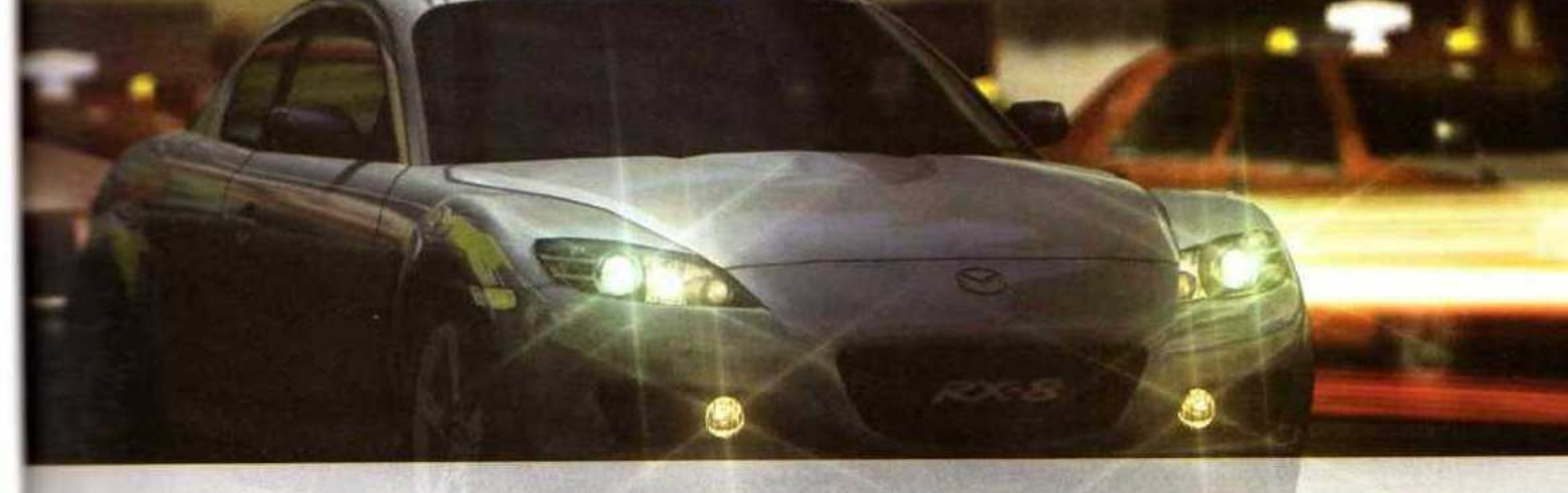
El diseño de los vehículos 4WD les permite ser configurados y modificados de muchas maneras, por lo que los ajustes anteriores a una carrera pueden ser un proceso delicado. Ajusta los controles con cuidado: cambia un único parámetro cada vez si quieres obtener el máximo partido del coche.

PRUEBA A-5

Como siempre, sigue de cerca al coche de seguridad.

Sal a toda velocidad y sigue acelerando hasta la horquilla. Frena con firmeza justo antes y aprovéchate del tamaño de la curva para acelerar de nuevo con bastante antelación. Conduce a toda máquina hasta la colina. Cuando llegues a la cima, frena con antelación a la curva a derechas antes de acelerar de nuevo. Pulsa suavemente el freno antes de la siguiente curva a derechas, deja de pulsarlo unos pocos segundos, y frena de nuevo para tomar la siguiente curva a la derecha. Pégate al lado derecho y frena antes de la horquilla. Gira con firmeza a la izquierda moderando tu aceleración y luego pisa a fondo lo antes que puedas. Atraviesa el túnel, frenando ligeramente al final, y gira a la derecha. Conduce a todo gas hasta la siguiente curva a derechas y frena abruptamente justo antes de abordarla. Pégate a la línea interior y pisa a fondo al salir. Toma la curva a derechas final a toda máquina para terminar con la mayor velocidad que puedas.







PRUEBA A-6

Ponte rápidamente al lado derecho de la carretera, acelerando al máximo. Dirige tu coche hacia la línea de la primera curva y frena con firmeza con las ruedas rectas. Acelera durante la segunda parte de la curva, maniobrando tu coche a la izquierda. En la mitad de la "S", gira a la derecha, dejando de acelerar ligeramente. Toma la línea interior lo más rápido que puedas y vuelve a acelerar progresivamente. Desplázate al lado derecho de la pista. Frena con firmeza durante un largo periodo antes de la curva final, mientras te diriges hacia su interior. Vuelve a pisar el acelerador a mitad de curva, girando a la izquierda para hacer un sprint final.





Conducir coches FR

El peso de estos vehículos reside principalmente en la parte delantera, pero la tracción trasera provoca una gran diferencia de funcionamiento entre el frenado y la aceleración.

Al frenar, puedes mejorar tus resultados reduciendo la marcha (con la transmisión manual) sin forzar el motor. En otras palabras, frena mientras reduces la marcha de una en una, procurando no sobrepasar el límite de revoluciones del motor. Cuidado: si reduces la marcha demasiado pronto, la tracción trasera reaccionará bloqueando las ruedas, y corres el riesgo de hacer un trompo al entrar en la curva. En cualquier caso, no frenes demasiado tarde e intenta siempre frenar en una línea recta.



Esto te permitirá evitar que el coche patine para no desviarte de tu trayectoria. Cualquier cambio de dirección desgastará tus neumáticos y te hará perder tiempo.

Mientras tomas la curva, no dudes en dejar de pulsar el freno y de acelerar gradualmente (moderar tu aceleración en este contexto es crucial). Si notas que estás comenzando a sobrevirar, no dejes de acelerar repentinamente. Esto provocará una transferencia de peso hacia la parte delantera y empeorará el problema. En vez de eso, intenta reducir la presión sobre el acelerador mientras inviertes el ángulo para mantener el coche en línea.

PRUEBA A-7

Conduce a toda máquina y pégate al lado derecho de la pista. Deja de acelerar un segundo antes de la pequeña curva a la izquierda, dirigiendo tu coche al interior. Ve a toda máquina mientras giras a la izquierda. Continúa hasta la siguiente curva, frenando secamente con tus ruedas en línea, y luego acelera al pasar al interior de la curva. Pisa a fondo el acelerador hasta el final, incluso cuando estés tomando (de forma muy ajustada) la pequeña curva a la derecha.





PRUEBA A-8

Pisa a fondo el acelerador durante la pequeña curva a la izquierda, saliendo de ella por el lado derecho de la pista. Deja de acelerar brevemente durante el corto tramo recto y luego vuelve a pisar el acelerador, entrando en la curva con el ángulo correcto. Sal a toda velocidad al largo tramo recto y toma la curva final a toda pastilla, rozando su interior. No te preocupes si te diriges hacia la barrera metálica del final del circuito. Una vez que cruces la meta, tu tiempo queda grabado incluso si tu coche se estrella una fracción de segundo más tarde...





PARÉNTESIS

Tu objetivo en este intermedio es derribar todos los conos sin dejar uno en pie. Para conseguir el mejor tiempo, es obvio que tendrás que derribarlos todos de un tirón, sin tener que dar marcha atrás. Durante la prueba, intenta pegarte al interior de la espiral. Esto te permitirá derribar todos los conos y recorrer la trayectoria más corta (y así ganar tiempo). Intenta seguir una trayectoria constante, evitando las sacudidas con otros coches, y modera tu aceleración para que tu coche pueda seguir la trayectoria descrita.





PRUEBA A-9

Acelera y desplázate directamente al lado derecho de la pista. Cuando te acerques a la curva, dirige el coche en dirección al interior y deja de acelerar unos segundos. Pisa a fondo el acelerador mientras giras a la izquierda. Dirígete al interior de la segunda curva y vuelve a dejar de acelerar, pero por un mayor periodo de tiempo. Ahora, vuelve a acelerar al máximo y toma la curva de forma muy ajustada. Entra en el tramo recto a máxima velocidad, pegándote al lado derecho de la carretera. Como antes, dirige el coche al interior de la tercera curva, dejando de acelerar brevemente antes de volver a pisar el acelerador y conducir a la izquierda hasta el final.

Si tus miras están puestas en el oro, no deberías frenar en ningún momento de esta prueba. Para esto, usa la misma técnica en las tres curvas: dejar de acelerar justo antes para darle un impulso a la tracción del coche, moderando esta deceleración de forma constante en función de lo cerrada que sea la curva.



PRUEBA A-10

Desplázate gradualmente a la izquierda durante la recta inicial. Deja de acelerar justo antes de la primera curva, cuando estés al mismo nivel que la línea blanca, y gira a la derecha. No aceleres hasta la siguiente curva cerrada. Toma la línea interior antes de acelerar. Sigue la trayectoria del coche de seguridad durante las curvas "S", bien frenando ligeramente antes de cada curva o dejando de acelerar -en función de tu velocidad- para abordar cada curva con una trayectoria óptima. Aumenta la velocidad durante el corto tramo recto, manteniéndote en el lado izquierdo de la pista. Frena breve y firmemente con las ruedas en línea justo antes de la curva a derechas, y luego tómala a toda velocidad. Usa exactamente la misma técnica en la curva siguiente, frenando durante un poco más de tiempo, y luego conduce a toda pastilla hasta llegar a la horquilla. Frena muy fuerte antes de girar y toma la línea interior antes de pisar a fondo en la siguiente curva a izquierdas. Frena con la suficiente antelación -sin golpear al coche de seguridad- y mantén un poco la velocidad para tomar la curva. Frena muy brevemente antes de la segunda curva a izquierdas y entra en el tramo recto largo a toda velocidad. Toma la curva final exactamente igual que en la prueba A-4: frena y gira el volante a la izquierda con antelación para no salirte de la pista. Pisa a fondo al entrar en la chicane, frenando con bastante antelación para no chocar contra el coche de seguridad. Toma las dos últimas curvas por el interior y acelera hasta el final.





PRUEBA A-11

Acércate a la gran curva a izquierdas desde el lado izquierdo de la carretera, atajando por el pequeño arcén de hierba. Sigue una trayectoria amplia y constante, manteniendo el morro del vehículo hacia la salida de la curva. Evita chocar con el terraplén interior de la pista, pero no dudes en rozar la barrera externa en el vértice de la curva. Pisa a fondo hasta el final.

Si estás usando la transmisión manual, mantén la primera desde el principio hasta la salida de la curva, con el motor al máximo de revoluciones. Esto te dará una potencia extra y una aceleración que resultarán cruciales. Sólo tendrás que cambiar a segunda cuando estés haciendo el sprint final.





PRUEBA A-12

Toma las tres horquillas exactamente de la misma forma: acércate a ellas a toda velocidad, pulsa ligeramente el freno pocos metros antes de cada curva y luego decelera ligeramente. Toma cada horquilla manteniendo el morro de tu coche en dirección a la salida de la curva. Procura no perder el control (moderando la aceleración si es preciso), ya que cualquier desviación de tu trayectoria te costará varias décimas de segundo. Deja de pulsar el acelerador un segundo, justo antes de ponerte al mismo nivel de la última curva a la derecha, luego gira el volante a la izquierda mientras pisas a fondo el acelerador.

Si estás usando la transmisión manual, intenta quedarte en segunda durante todo el recorrido. Esto te permitirá sacar partido a toda la potencia de tu motor, sin perder tiempo en inútiles cambios de marcha.





PRUEBA A-13

Comienza con una trayectoria recta, dejando de acelerar ligeramente antes de la primera curva. Pégate al lado izquierdo de la carretera y pulsa con ganas el freno antes de la curva a la derecha. Toma la primera parte de la curva sin acelerar, luego pisa a fondo durante la segunda parte e intenta seguir una trayectoria lo más amplia posible. Toma la curva a la derecha de la misma forma: frena, no aceleres durante el comienzo, y luego acelera al salir. Mantente en el lado derecho de la pista, frenando con firmeza al entrar en el primer túnel; luego deja de acelerar mientras giras el volante a la izquierda hasta llegar a la salida. Pisa a fondo el acelerador durante la segunda parte de la curva hasta llegar a la meta.



PRUEBA A-14

Pégate al lado derecho de la pista desde el comienzo, acelerando constantemente durante la primera curva a la izquierda y la siguiente a la derecha (sin frenar o dejar de acelerar). Esto requiere que entres en la curva con suficiente antelación y que manejes el volante con firmeza. Frena brevemente antes de la larga curva y luego acelera, pegándote al bordillo derecho hasta llegar al tramo recto. Desplázate a la izquierda y luego frena con firmeza bastante tiempo en cuanto te pongas al mismo nivel de la banda sonora en lo alto de la cuesta. Sigue frenando mientras te precipitas cuesta abajo, desplazándote a la derecha. Tras esto, acelera gradualmente, moviendo el volante a la izquierda. Conduce a toda pastilla hasta el final.



PRUEBA A-15

Pisa a fondo el acelerador desde el comienzo y durante todas las curvas iniciales. Es muy fácil: si te concentras en tu trayectoria, no tendrás que frenar (ni siquiera dejar de acelerar) hasta llegar al túnel. El tramo entre los dos túneles se describe con detalle en la prueba A-13. Lee dicho párrafo con atención para conseguir el mejor tiempo posible. Cuando llegues al largo tramo recto, desplázate hacia el lado derecho. Apunta el coche al interior de la curva y frena con dureza para seguir la línea interior. Toma las siguientes curvas "S" sin reducir la velocidad y luego frena antes de la curva cerrada a la derecha. Acelera lo antes que puedas, aprovechándote al máximo de la amplitud de la pista. Frena de nuevo antes de la siguiente curva, dejando de acelerar mientras la abordas y acelerando a la salida. El obstáculo final toma la forma de un par de curvas "S". Aborda la primera por la derecha, dejando de acelerar al acercarte a ella (¡pero sin frenar!), y luego vuelve a pisar el acelerador mientras giras el volante a la izquierda. Toma la línea interior (no tengas miedo a subirte al bordillo) y gira el volante en dirección contraria lo antes que puedas, manteniendo la velocidad al máximo. Esto te permitirá entrar en la recta final a una velocidad óptima.



PRUEBA A-16

Ponte a la derecha tras la salida, tomando la primera curva a toda velocidad y dándole un ligero toque a la izquierda al volante. Frena suavemente antes de la segunda curva y toma la línea interior mientras aceleras (súbete al bordillo si es necesario). Toma la línea interior del lado derecho a toda velocidad. Mantente a la izquierda, frenando antes de la curva a derechas, y acelera lo antes que puedas hasta que llegues a la siguiente curva a la derecha. Deja de acelerar un segundo mientras tomas la curva y luego vuelve a acelerar al máximo. Aborda las siguientes tres curvas mientras frenas con ganas pero muy brevemente. Intenta seguir una trayectoria constante para evitar que la potencia del motor te fuerce a perder el control y te saque de la pista mientras aceleras. Cuando llegues a las siguientes dos curvas de la cuesta, pisa el freno antes de acelerar al dejar atrás el interior de cada curva.

La clave para tener éxito en esta prueba reside en el control de la potencia del coche. Tendrás que encontrar un equilibrio entre la fuerza de su aceleración, la inercia que ésta supondrá y la estrechez de la pista. Por tanto, deberías frenar ANTES de las curvas, luego acelerar moderadamente (dejando de pulsar el acelerador si es preciso) y prestar especial atención a tu trayectoria.





LICENCIA "B" INTERNACIONAL

PRUEBA BI-1



Pégate al lado izquierdo a toda marcha. Cuando te pongas a la altura de la curva, gira el volante hacia la línea de la curva, frenando con firmeza. Sigue la línea interior y acelera hasta el final.

Hay dos factores que influirán de forma decisiva en tu tiempo final.

- Tienes que frenar mientras giras a la derecha porque la curva es muy larga.
- Pisa a fondo el acelerador en cuanto dejes de frenar, pero intenta moderar tu conducción para que el ángulo de tus ruedas no impida la aceleración. Dicho de otra forma: controla el volante con cuidado para mantener tu trayectoria y ganar aceleración al mismo tiempo.



PRUEBA BI-2



Mantente al lado derecho de la pista y toma la primera curva a toda velocidad, girando de forma constante y suave. Desplázate al lado izquierdo y frena bruscamente mientras giras el volante ligeramente a la derecha al pasar por delante de la pequeña señal verde (a tu derecha). Deberías frenar con mucha fuerza durante unos tres segundos. Al terminar de frenar, es vital que ya te estés dirigiendo hacia la salida de la curva y que te mantengas lo más cerca posible de la línea interior. Pisa a fondo el acelerador hasta la meta. Si estás usando la transmisión manual, intenta llegar con cada marcha al límite de revoluciones.



PRUEBA BI-3



Pisa a fondo el acelerador durante la larga curva inicial, pegándote al lado derecho de la carretera. Cuanto más corta sea tu trayectoria, antes llegarás a tu destino. Al acercarte a la curva, dirige tu coche hacia el interior de la pista, frenando en seco unos dos segundos. Vuelve a acelerar, toma la línea interior y sácale partido al tamaño de la pista para ganar velocidad. Lánzate a la segunda curva, soltando el acelerador y volviéndolo a pisar cuando estés lo suficientemente dentro de la curva.

Si estás usando la transmisión manual, cambia a segunda durante la primera curva y mantén esa marcha hasta que salgas de la segunda curva. Si mantienes el motor al límite máximo de revoluciones, obtendrás una aceleración excelente y una mejor tracción.











PRUEBA BI-4

Conduce recto hasta la primera curva, frena muy ligeramente al acercarte a ella y tómala por el interior, moderando tu aceleración. Atraviesa el túnel a toda velocidad, rozando los bordes de las curvas más pequeñas. Frena bruscamente justo antes de la primera gran curva a izquierdas, tratando de seguir su trayectoria. Si te desvías en exceso, terminarás por salirte de la carretera. Vuelve a moderar tu aceleración en el corto tramo recto y pégate al lado derecho. Lánzate a la segunda gran curva a izquierdas y pisa el acelerador hasta la meta.

PRUEBA BI-5

Tienes que tomar las primeras cuatro horquillas exactamente de la misma forma: frena en seco con antelación, deja de acelerar al tomar las curvas y vuelve a pisar el acelerador lo más pronto que puedas. Intenta seguir la trayectoria más corta posible. Teniendo en cuenta que el coche se moverá con lentitud durante las horquillas, cualquier distancia adicional puede causar un considerable aumento en tu tiempo final. Toma la gran curva a derechas moderando tu aceleración, y luego aborda los zig-zags, dejando de acelerar antes de cada curva. Frena fuerte antes de la gran curva a derechas. Pisa a fondo el acelerador mientras desciendes por la pendiente, procurando no chocar con el coche de seguridad. Toma la horquilla de la misma forma que las cuatro anteriores y luego acelera mientras te colocas al lado izquierdo de la pista. Deja de acelerar antes de la curva a derechas, girando el volante bruscamente para ponerte en la parte derecha de la pista antes de tomar la curva a izquierdas a la que te aproximas. Ahora pisa a fondo el acelerador, girando el volante a la izquierda para evitar chocar contra la casa. Todo lo que falta es tomar las tres horquillas finales. De nuevo, intenta no frenar mucho más tarde que el coche de seguridad; un choque estrepitoso tendrá como consecuencia tu descalificación inmediata.

Para conseguir la medalla de oro, tendrás que prestar mucha atención a tu trayectoria. En la primera parte de la prueba, toma todas las curvas por el interior; en la segunda parte, ataca las dos curvas grandes con la trayectoria más amplia que puedas. Cuanto más orientado estés hacia la salida de una curva al entrar en ella, mayor será tu velocidad al salir.







PRUEBA BI-6

Por muy simple que parezca esta prueba, puede convertirse en una pesadilla si no dominas la técnica del slalom. Lee los siguientes consejos con atención, especialmente si tus miras están puestas en la medalla de oro.

- Cuanto más sinusoidal sea tu trayectoria, mejor podrás tomar la siguiente curva. Procura que tu ruta sea lo más regular posible. Cuanto más amplios sean los ángulos de tu trayectoria, más rápido podrás conducir.



- Acelera a toda máquina hasta el tercer grupo de conos; luego modera tu velocidad en función de tu posición. Deja de acelerar cuando pases por un grupo de conos. El objetivo es sincronizar tus movimientos de volante a izquierda/derecha con arranques de deceleración/aceleración mientras aumenta tu velocidad. Cuando alcances la velocidad máxima, mantén este ritmo; realiza la misma maniobra hasta el final.
- Procura hacer una buena salida. Esta prueba requiere tal grado de precisión que cualquier centímetro por segundo cuenta. En la pantalla aparecerá tu resultado en curso en comparación con tu mejor tiempo. Éste aparecerá en azul o en rojo, en función de si estás siendo más rápido o más lento.
- Como tienes que virar alrededor de los conos sin tocarlos, la vista interior del coche puede que no sea la más apropiada para esta prueba. Con frecuencia, la vista intermedia o la externa te darán una impresión más fiable del tamaño del coche.
- Si estás usando la transmisión manual, puedes llevarte la medalla de plata con facilidad si mantienes la segunda velocidad durante toda la carrera.



PRUEBA BI-7

Esta prueba es prácticamente idéntica a la anterior, así que revisa el texto de la prueba BI-6 si necesitas refrescar tu memoria. La ayuda de conducción ASM se desactiva durante este reto. Esto quiere decir que tendrás que tener más cuidado al acelerar y ganar velocidad, ya que el coche será mucho más propenso a perder el control.





PRUEBA BI-8

Pégate al lado izquierdo hasta el final de la recta. Frena en seco antes de la curva mientras comienzas a girar y luego pulsa el acelerador mientras la tomas. Si quieres, súbete al bordillo para atajar. Repite esto en las dos siguientes curvas, frenando ligeramente menos cada vez (ya que, obviamente, te moverás a menor velocidad). Cuando llegues a la doble curva a izquierdas, frena enérgicamente (como antes) y modera tu velocidad cuando tomes las curvas, siguiendo una trayectoria circular. Toma las dos últimas curvas frenando ligeramente antes de volver a acelerar al máximo.





PARÉNTESIS

Si pretendes conseguir una medalla de oro en esta prueba, procura no salirte de la línea blanca. Esto reducirá la distancia a recorrer (y por tanto, tu tiempo final), y además reducirás al mínimo tus posibilidades de fallar un cono. Si es necesario, pasa a la vista externa o intermedia para mejorar tu apreciación del tamaño y posición del coche. La clave para conseguir un tiempo óptimo reside en moderar tu aceleración para así seguir la línea blanca, especialmente al final de la prueba.



PRUEBA BI-9

Conduce a toda velocidad por la recta. Frena suavemente antes de la pequeña curva a izquierdas, y luego acelera mientras giras el volante. Frena en seco con mucha antelación a la siguiente curva a izquierdas. Esto te permitirá volver a acelerar antes y a coger velocidad en la curva. Vuelve a frenar con firmeza antes de la pequeña horquilla mientras giras a la izquierda. Deja de acelerar hasta llegar a la curva de ángulo recto y luego acelera gradualmente durante las curvas "S". Pisa a fondo el acelerador hasta la meta.

Existe un truco que puede ahorrarte casi un segundo completo en esta prueba. Tras la primera pequeña curva a izquierdas, pégate todo lo que puedas a la pared derecha y desciende la cuesta a toda máquina sin cambiar de dirección. La pared te "guiará" durante la curva a izquierdas mientras conduces a casi el doble de velocidad durante este tramo. Te beneficiarás de este aumento de velocidad hasta que llegues a la horquilla. Técnicamente, está claro que esto se podría considerar una trampa. ¿Tendrás remordimientos cuando disfrutes del trofeo de oro que este truco te ayudará a conseguir?



PRUEBA BI-10

Para conseguir el mejor tiempo en esta prueba, presta especial atención al comportamiento de tu vehículo. El secreto está en la forma en que tomes las curvas: frena *antes* de tomarlas y siempre con las ruedas rectas. Deja de acelerar cuando las tomes y acelera progresivamente cuando salgas de ellas (con las ruedas completamente rectas). Si no sigues estas reglas, tu coche se tambaleará continuamente y no podrás conseguir un resultado satisfactorio. También deberías evitar subirte a los bordillos siempre que sea posible, ya que te resbalarás y volverás a la pista. Sigue la trayectoria del coche de seguridad y esta prueba no te supondrá mayor problema.



PRUEBA BI-11

Conduce a toda velocidad durante el primer tramo recto sin que los obstáculos te hagan perder el control del vehículo. Frena -como siempre- antes de la primera curva (con fuerza, durante unos dos segundos); luego, dirige el morro del coche hacia la salida mientras pisas el acelerador. Toma la segunda curva exactamente de la misma manera, frenando sólo un segundo. Intenta acelerar lo antes posible para optimizar la eficacia del cambio de dirección.



PRUEBA BI-12

Toma las dos primeras curvas "S" a toda velocidad, siguiendo su línea interior. Desplázate suavemente a la derecha y frena con firmeza antes de la curva a la izquierda cerrada. Acelera inmediatamente para cambiar de dirección, dirigiendo el morro del coche hacia la salida de la curva. Intenta pasar muy pegado al interior de ésta. Si te desvías hacia el exterior, perderás una considerable cantidad de tiempo. Repite la misma maniobra con la curva derecha cerrada. Puedes tomar la última curva a izquierdas a toda velocidad, desplazándote hacia la salida. Deja suficiente espacio para esto colocándote en el lado derecho de la pista.

Si estás usando la transmisión manual, cambia a primera al salir de las dos curvas cerradas. Esto mejorará tu aceleración.





PRUEBA BI-13

Pégate al lado izquierdo de la carretera desde el principio. Pulsa ligeramente el freno cuando te acerques a la curva a derechas; luego, gira el volante a la derecha mientras aceleras. Toma las curvas "S" a toda velocidad y, al llegar a lo alto de la pequeña colina, deja de acelerar brevemente antes de girar a la derecha y pisar el acelerador. Frena muy brevemente al comienzo de la gran curva a izquierdas y luego acelera lo antes posible.

Ganarás unas décimas de segundo si te colocas en el lado izquierdo desde el principio y frenas de forma muy breve antes de la gran curva a izquierdas; lo suficiente como para tomarla a toda máquina.







PRUEBA BI-14

Toma las dos primeras curvas "S" a toda velocidad, pegándote al exterior de la pista; comienza a girar con mucha antelación, siguiendo una trayectoria alargada. Frena bruscamente y por un extenso periodo de tiempo antes de la complicada curva a derechas; al llegar a ella, acelera y toma la chicane a toda marcha. Pégate al extremo derecho del túnel y aborda la curva a izquierdas sin perder velocidad; tras esto, pisa el freno con ganas al llegar a lo alto de la colina pequeña (antes de la curva a derechas cerrada). Gira el volante a la derecha lo antes posible y endereza las ruedas antes de que el coche salte; si no patinará al aterrizar. Desplázate al lado derecho antes de abordar agresivamente la larga curva a izquierdas. Deja de acelerar unos dos segundos a mitad de curva, pero sigue girando el volante (para enderezar la trayectoria) y acelera hasta la meta. Tendrás que pegarte al interior de la curva en su punto intermedio y salir al lado derecho de la pista.





PRUEBA BI-15



La dificultad de esta prueba depende de lo bien que controles el comportamiento caprichoso de tu coche. Para alcanzar el oro tendrás que asegurarte de que no aceleras con demasiada violencia mientras giras; de no ser así, perderás el control inevitablemente (especialmente en las horquillas). Frena antes de las curvas y mantén las ruedas rectas. Deja de acelerar para tomar las curvas más cerradas y acelera sólo cuando tu coche esté de nuevo alineado a la carretera.

En lo que se refiere a tu trayectoria, no tienes más que seguir al coche de seguridad. Recuerda: como tu vehículo no suele alcanzar velocidades altas, deberías limitar la duración de tus frenados. Por último, si estás dispuesto a todo con tal de alcanzar tus objetivos, nadie te impide usar el truco descrito en la prueba BI-9. Esto te ahorrará un valioso tiempo.



La parte más delicada de la carrera es, sin duda, la sección usada en la prueba BI-9. Frena bruscamente, y por un tiempo prolongado, antes de la curva cerrada a izquierdas. Modera tu aceleración en las curvas de ángulo derecho, a no ser que quieras terminar contemplando el paisaje en un primerísimo plano.



PRUEBA BI-16

Conduce a toda máquina a la izquierda de la pista. Pisa el freno mucho antes de la curva a derechas (la del rótulo de Gran Turismo). Te pondrás al nivel del ángulo derecho a unos 90 km/h. Acelera lo antes que puedas, mientras giras a la derecha y luego a la izquierda. Frena con ganas antes de la horquilla, soltando el acelerador mientras la tomas; tras esto, pisa el acelerador hasta la meta.

Para hacerte con la medalla de oro, tu primer frenazo tendrá que ser lo más tardío y brusco posible; además, esto te permitirá acelerar a velocidad máxima antes de tomar las dos curvas de ángulo derecho. Puedes abordar la horquilla de dos formas distintas: la primera es moderar tu aceleración y pegarte al interior de la curva, desplazándote de fuera hacia adentro. La alternativa es ir muy rápido, frenar en el último momento y chocar ligeramente la parte trasera del coche contra la pared externa de la pista, usando el "rebote" para ganar unos cuantos km/h.



LICENCIA "A" INTERNACIONAL

PRUEBA AI-1

Justo al comienzo de la primera curva, frena durante un segundo mientras sigues su trayectoria. Acelera lo antes que puedas, pasando muy cerca de la barrera y subiéndote al bordillo mientras giras a la derecha. Deberías cruzar el bordillo con forma de "U" a la máxima velocidad. Sigue acelerando hasta que llegues a la gran curva a izquierdas. Cuando cruces el bordillo rojiblanco, modera tu aceleración antes de volver a pisar a fondo, sacándole partido al amplio tamaño de la pista. Toma las dos curvas pequeñas "S" a toda marcha, dando un frenazo vigoroso y largo en cuanto pases la segunda curva. Toma la horquilla por el interior, deja de acelerar y acelera lo antes posible (sacando el máximo partido a la amplitud de la pista, como antes).



PRUEBA AI-2

Ataca la primera curva con la suficiente antelación como para tomarla por el interior a toda velocidad (sin dejar de acelerar y sin frenar). Haz lo mismo con la segunda; esta vez, frena brevemente. Colócate en el extremo exterior de la pista y repite la maniobra en la tercera curva (sin decelerar o frenar). Frena y luego modera tu aceleración en la cuarta curva. Después, toma por el interior la gran curva a izquierdas a toda marcha.

Pégate al lado izquierdo de la recta; frena en seco antes de la curva a derechas y luego gira el volante a la derecha mientras aceleras. Esto te permitirá tomar la curva por el interior y lanzarte a toda velocidad a la siguiente sección. Haz lo mismo con la curva final, frenando algo más de tiempo.





PRUEBA AI-3

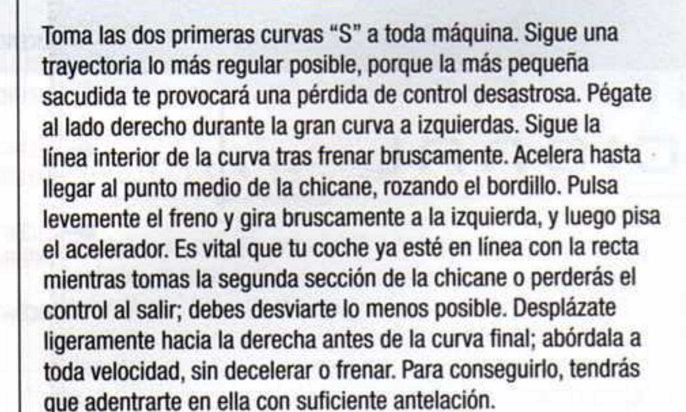
Ponte en el lado izquierdo de la pista a toda velocidad. Comienza a frenar mucho antes de la chicane, mientras giras a la derecha. Justo antes de tomar la curva, acelera mientras sigues girando el volante. Frena por segunda vez unos metros antes de la curva a derechas, pero esta vez muy brevemente, y luego pisa el acelerador mientras giras a la izquierda. Procura enderezar tus ruedas lo más rápido que puedas: esto te ahorrará fracciones de segundo vitales en el segmento final.

Ten siempre en cuenta los siguientes puntos:

- Cuando estés tomando la chicane, tienes que mantener girado el volante. Primero a la derecha y luego a la izquierda. Girar a la derecha tras la primera curva te permitirá abordar la segunda de forma más agresiva.
- La forma en que salgas de la chicane es decisiva. Cuanto antes pongas tu coche en línea con la carretera, más rápido disfrutarás de los beneficios de tu aceleración. Por tanto, intenta corregir tu dirección ya desde la curva.



PRUEBA AI-4



Toma las dos primeras curvas "S" a toda máquina. Sigue una trayectoria lo más regular posible, porque la más pequeña sacudida te provocará una pérdida de control desastrosa. Pégate al lado derecho durante la gran curva a izquierdas. Sigue la línea interior de la curva tras frenar bruscamente. Acelera hasta llegar al punto medio de la chicane, rozando el bordillo. Pulsa levemente el freno y gira bruscamente a la izquierda, y luego pisa el acelerador. Es vital que tu coche ya esté en línea con la recta mientras tomas la segunda sección de la chicane o perderás el control al salir; debes desviarte lo menos posible. Desplázate ligeramente hacia la derecha antes de la curva final; abórdala a toda velocidad, sin decelerar o frenar. Para conseguirlo, tendrás que adentrarte en ella con suficiente antelación.





PRUEBA AI-5

Sal a toda velocidad, tomando la primera curva y pegándote al lado derecho de la pista. Frena unos dos segundos mientras giras a la izquierda antes de la gran curva a izquierdas, y modera tu aceleración durante la curva. Vuelve a pisar el acelerador y no dejes de hacerlo hasta llegar a las dos curvas "S" que hay antes del primer túnel. Para conseguir esto, tendrás que seguir una trayectoria regular, siempre colocándote en el extremo exterior de la pista y siguiendo la línea interior de las curvas. Pisa los frenos un segundo al final del tramo recto, justo antes de las curvas "S", y luego acelera para tomarlas a toda velocidad, acortando tu trayectoria (y, probablemente, subiéndote al bordillo para ello). Pégate al lado derecho del túnel, ataja por la curva a izquierdas sin frenar, deja de acelerar un segundo en la cima de la colina y luego pégate al lado derecho de la pista. Al salir de la curva, deberías estar alineado al coche de seguridad (puedes incluso chocar muy suavemente con él). Toma la gran curva a izquierdas a toda velocidad, dejando de acelerar brevemente si es preciso. Frena enérgicamente antes de la horquilla y luego ponte en el lado derecho de la carretera. Toma las dos curvas a izquierdas a toda velocidad, girando con la suficiente antelación; de nuevo, decelera un poco si es necesario. Si estás usando la transmisión manual, mantente en segunda durante todo este tramo. Toma la gran curva a izquierdas a toda marcha (gira con mucha antelación) y las dos siguientes (la primera a la izquierda y la segunda a la derecha) frenando brevemente pero con firmeza. Pisa el acelerador hasta llegar a las dos curvas "S". Puedes atravesarlas con facilidad si dejas de acelerar unos segundos justo antes de tomarlas: esto te dará una tracción añadida y mejorará tu ángulo. Intenta salir de la segunda a toda velocidad, ya que la recta final es larga.











PRUEBA AI-6

Toma la primera gran curva a izquierdas a toda marcha, girando con la mayor antelación posible (ataja por el bordillo). Conduce sobre el bordillo derecho de la chicane, frenando a la mitad (en el punto medio exacto entre ambas curvas), mientras comienzas a girar a la izquierda; luego, acelera (evitando subirte al terraplén). Intenta poner tu vehículo en línea con la pista al salir de la chicane o perderás el control en la siguiente curva a izquierdas. Sigue la línea interior de las dos curvas "S" (izquierda/derecha), pisando levemente los frenos; luego, toma la gran curva a derechas pisando el acelerador para acumular la mayor velocidad posible en la recta (reduce la marcha si estás usando la transmisión manual). Frena con mucha antelación a la última curva a derechas, modera tu aceleración al tomarla y luego pisa el acelerador hasta el final.



PRUEBA AI-7

Colócate en el lado derecho de la pista y frena con firmeza -después de pasar la señal amarilla que te avisa de la curva, pero antes del final de la zona sombreada- mientras giras a la izquierda, primero ligeramente y luego con firmeza. Modera tu aceleración durante la curva y pisa el acelerador al salir. Deja de acelerar en el punto medio entre las dos curvas "S", lo suficiente como para poner el coche en línea con la pista de forma precisa. Frena enérgicamente nada más salir de la segunda curva pequeña, antes de la curva cerrada a derechas. Si no frenas en línea, puede que pierdas el control del coche. Acelera rápido una vez en la curva, siguiendo su línea interior y sacando el máximo partido al amplio tamaño de la pista. Colócate en el lado derecho y frena intensamente mientras sigues la trayectoria de la última curva. Pégate al interior y vuelve a pisar el acelerador sin más dilación.





Conducir coches RR

Estas excepcionales máquinas tienen como principal característica su peculiar forma de comportarse sobre una pista. Si bien tienen una marcada tendencia a sobrevirar durante la aceleración, los coches RR son un sueño para los amantes de los deslizamientos con energía ("powerslide"); pero, si te falta experiencia, más bien te sentirás como montando un caballo salvaje. Hay que "dominarlos" a base de práctica y, en menor medida, a base de ajustes. Su alta sensibilidad conlleva que hay que frenar con extremada antelación a las curvas, y acelerar con cuidado y precisión.

Para mejorar tu rendimiento, modera tu aceleración con prudencia y no dudes en ajustar los controles de las ayudas de conducción TCS y ASM para reducir el sobreviraje. Sólo los conductores de élite conseguirán dominar estos coches prescindiendo de tan imprescindible ayuda.



PRUEBA AI-8

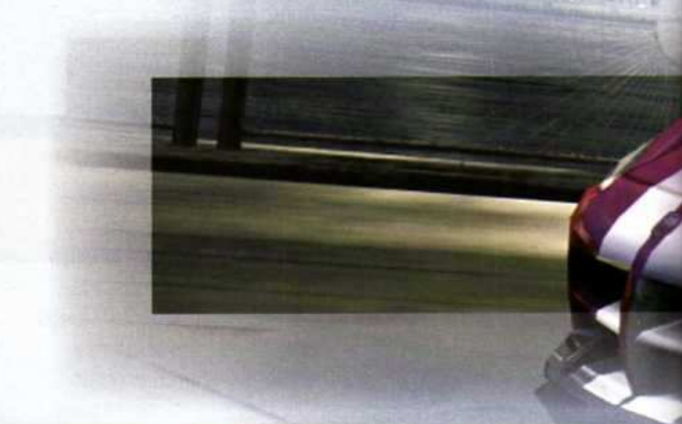
Toma la recta a toda velocidad, frenando de forma agresiva cuando estés a la altura de la señal que te avisa de que hay una curva a 50 metros. Sigue frenando hasta que llegues al ángulo de la horquilla. Deja de acelerar mientras la tomas y luego vuelve a pisar el acelerador. Toma todas las curvas a derechas de la misma forma: frena antes de abordarlas y gira mientras aceleras de forma más o menos moderada (o deja de acelerar brevemente, incluso) en función de lo cerrada que sea la curva. Procura mantenerte en el lado derecho de la pista antes de la curva final, para acelerar con la mayor antelación posible, aprovechándote de la anchura de la carretera.





PARÉNTESIS

Usa todas las técnicas habituales: ataja por las curvas, modera tu aceleración en las curvas largas y frena para detenerte dentro de la zona a cuadros. Si estás usando la transmisión manual, cambia rápidamente a segunda y mantenla durante toda la prueba. Esto te otorgará más control sobre tu vehículo.





PRUEBA AI-9

Pégate al lado derecho de la pista y frena brevemente antes de la primera curva. Modera tu aceleración durante las curvas de ángulo derecho. Lo más importante es seguir una trayectoria regular y entrar en la recta a máxima velocidad. Toma siempre la línea interior de la curva y acelera lo antes posible. Al final de la recta, pulsa brevemente dos veces el freno: una vez antes de cada una de las dos curvas de la chicane. Acelera inmediatamente, colocándote en el lado derecho de la pista. Frena con firmeza antes de la horquilla, sigue su línea interior, y sal al lado izquierdo de la pista. Usa el ángulo que has creado y toda la anchura de la pista para tomar la curva final a toda marcha, entrando en ella a máxima velocidad.





PRUEBA AI-10

Pégate al lado izquierdo de la recta. Frena con vigor al final; primero con las ruedas rectas y luego girando a la derecha. Deja de acelerar para tomar la línea interior de la curva y acelera al salir. Colócate en el lado derecho de la pista, frenando antes de la curva con las ruedas rectas; luego gira a la izquierda mientras aceleras. Toma la gran curva a derechas reduciendo tu aceleración, siguiendo la trayectoria más corta posible; aborda la siguiente curva a izquierdas frenando con las ruedas en línea. Pisa el acelerador lo antes posible y gira con firmeza. Frena antes de la curva cerrada a derechas en cuanto veas que el coche de seguridad comienza a frenar (fíjate en sus luces). Toma las tres curvas "S" por el interior a toda velocidad. Frena con antelación antes de la gran curva a derechas y acelera en cuanto hayas entrado en ella. Haz lo mismo con la siguiente curva, girando con la suficiente antelación ya que el tramo final de la curva no tiene visibilidad (no dejes que el coche se salga hacia afuera). Aborda la curva final por el exterior de forma muy amplia, frenando secamente. Pisa el acelerador a mitad de la curva (cuando alcances el bordillo rojiblanco), pégate a la línea interior y ataca el tramo final a toda marcha. La forma en la que abordes este obstáculo final es decisiva, ya que determinará tu velocidad al entrar en la recta final. Si es necesario, puedes salirte de la pista tras la curva, pero procura volver a entrar en ella rápidamente.







PRUEBA AI-11

Colócate en el lado izquierdo de la pista nada más salir. Sitúa el coche en línea con la primera curva frenando brevemente (o, mejor aún, cambiando a segunda si estás usando la transmisión manual). Toma la curva, frena con firmeza lo antes que puedas, y luego acelera mientras giras a la izquierda. Es esencial que te pegues al interior durante toda la curva. Si te sales al exterior, perderás muchísimo tiempo: abandona, vuelve a intentarlo y recuerda que tienes que frenar con más antelación. Tu velocidad lateral debería evitar que te deslices en la curva. Muévete a la izquierda en el corto tramo recto (quedándote en segunda si estás usando la transmisión manual), toma la curva final ligeramente desde el exterior, y cambia de dirección de forma controlada mientras la tomas (pisando el acelerador y sin frenar). De nuevo, procura ir pegado al interior durante toda la curva.





PRUEBA AI-12

Tienes dos opciones en esta prueba: una es legítima mientras que en la otra te aprovecharías del mobiliario exterior a la carretera, en lo que alguien podría calificar como, ejem, *trampa*. En la primera, no tienes más que jugar normalmente: frena antes de cada curva, modera tu aceleración en las curvas para no perder el control y presta mucha atención a tu trayectoria. La segunda supone conducir a toda velocidad de forma permanente, deslizándote por las barreras y bordillos (sin chocar con ellos de forma demasiado violenta), y así guiarán tu coche como si fuesen raíles paralelos a la carretera. Si consigues evitar una colisión estrepitosa (conduciendo paralelamente a cada barrera o bordillo), terminarás la prueba en un tiempo récord. De hecho, ¡unos segundos antes del tiempo necesario para ganar la medalla de oro!

PRUEBA AI-13

Teniendo en cuenta la potencia de tu coche, no te puedes permitir ningún error en tu trayectoria durante esta prueba, o ninguna sacudida involuntaria del volante. Sal a toda marcha hasta llegar a la colina pequeña, siguiendo una trayectoria lo más regular posible. Colócate en el lado derecho de la colina y frena enérgicamente con las ruedas rectas. Gira a la izquierda lo antes que puedas mientras aceleras (puedes subirte al bordillo si tus ruedas están rectas). Frena con energía antes de la curva a derechas, girando el volante a la vez. Acelera en la salida y frena de nuevo al comienzo de la curva a izquierdas. Tarda en girar a la izquierda cuando salgas. Esto te dará más espacio para maniobrar y así tomar la curva final a toda marcha.

La forma en la que tomes las dos curvas "S" finales es crucial. Si intentas abordarlas por el interior, tendrás que frenar al salir y tu baja velocidad en la recta final te impedirá obtener la medalla de oro. Intenta salir de la primera curva por la izquierda (tardando en frenar y girar) para entrar en la segunda curva por el exterior. Esto te permitirá acelerar mucho antes y es mucho menos probable que te salgas de la carretera. Hay una forma sencilla de comprobar si tu trayectoria es correcta durante esta sección del circuito: en ningún momento tienes que subirte al bordillo.





PRUEBA AI-14

Mantente en el lado derecho de la pista. Mientras sigues acelerando, gira a la izquierda cuando llegues a la bifurcación en dirección derecha. Tan pronto como endereces las ruedas, pisa brevemente el freno durante el corto tramo recto (en cuanto tus ruedas estén rectas, en el punto medio exacto entre las dos curvas), y luego gira a la izquierda para atacar las dos curvas "S". Toma la primera por el interior, dejando de acelerar con las ruedas rectas. Frena brevemente antes de la segunda y luego gira a la derecha mientras aceleras -primero moderadamente, luego a toda marcha- hasta el final, aprovechándote de la amplitud de la pista.







PRUEBA AI-15

Ésta es, sin duda, una de las pruebas de carné más complicadas. La dificultad reside en que el circuito de Nürburgring es extremadamente rápido, increíblemente largo y lleno de secciones con bordillos. La más pequeña desviación de la carretera puede hacer que te descalifiquen.

Para triunfar en esta prueba y ganar el oro tendrás que tener un poco de paciencia. Comienza dando una vuelta completa al circuito, aunque tengas que frenar en exceso en algunos tramos. Así te familiarizarás con el recorrido y tendrás un tiempo de referencia. Una vez que hayas identificado los tramos más complicados (frenados difíciles, curvas sin visibilidad, secciones muy rápidas con curvas seguidas, etc), calcula a cuántos segundos estás de tu objetivo (el codiciado trofeo dorado). Procura mejorar tu tiempo en consecuencia durante la siguiente vuelta.

La mejor herramienta con la que cuentas en esta prueba es el coche de seguridad. No sólo te mostrará la trayectoria a seguir (síguela con la mayor precisión posible), si no que también te permite detectar las complicaciones con antelación: frena cuando él frene, deslízate cuando él lo haga, etc. Si le sigues con atención (sin chocar contra él, claro está), y tomas las curvas de forma muy regular en los segmentos más veloces del circuito, ganarás uno de los trofeos de oro más difíciles de todo el juego. ¡Pero conseguirlo requiere bastante perseverancia!

Notarás que el coche de seguridad llega a su velocidad máxima con mucha rapidez. Incluso si se aleja de ti, hay cuatro lugares en los que lo volverás a alcanzar:

- Justo tras la salida, en la zona posterior al primer bache
- Tras la cerrada curva a derechas al final del primer tramo rápido
- Durante las curvas a izquierdas que siguen a la horquilla a izquierdas y la cerrada curva a derechas de la cuesta
- En el largo tramo recto anterior a la meta.



Deberías seguir la estela del coche de seguridad siempre que puedas, dejando de acelerar si el contacto es inminente. Habrá muchas ocasiones en las que estarás a punto de colisionar con él. Intenta frenar bruscamente o virar para evitar el contacto. Si pones en práctica estos principios y consigues hacer un buen recorrido, no te olvides de la última curva a derechas en el cruce anterior a la meta: puede ser una forma tremendamente frustrante (y prematura) de poner fin a una intachable carrera.





PRUEBA AI-16

Frena con fuerza pero brevemente (más o menos un segundo) antes de la primera curva; luego gira a la derecha y pisa el acelerador para ganar velocidad en el siguiente tramo. Toma la gran recta a toda marcha corrigiendo tu dirección muy suavemente en las curvas. Justo antes de la última señal que avisa del cruce, pisa los frenos hasta llegar a la curva. Gira a la derecha antes de tomar la curva por el interior; acelera muy gradualmente o perderás varios segundos al derrapar. Si hay una prueba en la que realmente tienes que usar las posibilidades analógicas de tu mando, es ésta. Lánzate a la recta, moviendo el volante con suavidad y quedándote en el centro de la pista. Frena un segundo justo antes de la curva a derechas final, y luego gira a la derecha. Acelera unos segundos antes de frenar con dureza. Gira a la izquierda y vuelve a pisar el acelerador con cuidado.

Antes de la curva final, frena con las ruedas en línea, comienza a girar y sigue frenando. Sigue la línea interior de la curva y acelera progresivamente por última vez. Tienes que frenar con antelación a las dos últimas curvas porque son muy cerradas.



LICENCIA ESPECIAL

PRUEBA E-1



El circuito Twin Ring Motegi se compone casi totalmente de curvas cerradas seguidas de largas rectas. Por esa razón, es vital que salgas de las curvas a máxima velocidad. Frena con fuerza pero tarde (éste es uno de los puntos fuertes de tu vehículo) e intenta seguir trayectorias regulares que salgan de las curvas con fluidez. La presencia de un coche fantasma durante todas las siguientes vueltas te será de ayuda: te guiará a la hora de saber con exactitud cuándo y dónde estás perdiendo fracciones de segundo vitales.

PRUEBA E-2



Ya conoces bien el circuito, así que ten en cuenta la característica principal de tu coche en esta prueba: posee una larga distancia de frenado. Como resultado, deberías anticiparte a cada curva e identificar el mejor momento para frenar. Recuerda que la potencia de tu vehículo lo hace propenso a sobrevirar cuando aceleras mientras giras el volante. Intenta moderar tu aceleración al salir de las curvas, especialmente en la horquilla.

Como es lógico, la pequeña trampa descrita en la prueba BI-9 también funciona en esta prueba. Úsala si quieres ganar unas décimas de segundo.

PRUEBA E-3



El secreto para vencer en esta prueba reside en la trayectoria que es necesario seguir. Cuanto más regular sea, más podrás explotar las enormes posibilidades de tu coche. Toma cada curva del circuito por el interior y acelera mientras sigues en las curvas (tu coche dispone de una tracción extraordinaria). Si frenas durante un giro, la transferencia de peso hacia la parte delantera te facilitará hacerte con el coche.



PRUEBA E-4

Para tener éxito en esta prueba sigue los siguientes consejos:

- Da frenazos largos antes de las horquillas. Tu coche requiere de una larga distancia de frenado y por eso es crucial que tomes las curvas más cerradas por el interior.
- Modera tu aceleración en las curvas más largas y aprovéchate de las sutilezas de tu mando analógico.
- Evita acelerar con demasiada violencia mientras giras o el coche resbalará y será difícil de controlar.
- En la única curva a derechas que requiere que realmente frenes en su vértice (momento en el que verás el mar), no te preocupes si conduces pegado a la barrera. Esto te permitirá entrar en la curva a toda velocidad sin tener que decelerar, siempre que te pegues a la barrera con la suficiente antelación y no choques con ella.





PRUEBA E-5

En esta prueba, tu vehículo es extremadamente complicado de manejar durante el frenado. Por tanto, es esencial que frenes antes de las curvas siempre que sea posible (con las ruedas enderezadas), y que juzgues correctamente la estrechez de cada curva, decelerando o acelerando en función de su dureza. Usa este consejo desde la primera horquilla en adelante (frena en línea, decelera mientras tomas la curva y acelera al salir). Frena ligeramente antes de la siguiente curva, pero toma la siguiente -al pie de la colina- a toda velocidad. Ya sobre la colina, procura no cambiar de dirección antes o durante cada salto, o el coche patinará de forma incontrolada al aterrizar. Frena con mucha antelación en la cima, y luego gira a la derecha. Deja de acelerar mientras tomas la siguiente curva a derechas tras haber frenado durante un periodo prolongado. Ataca las dos siguientes curvas con pequeñas pulsaciones en el freno, pero toma la horquilla con un frenazo prolongado y muy anticipado. La idea es simple: necesitas frenar lo suficiente para luego poder tomarla acelerando. Esto te hará ganar varias décimas de segundo en la recta. Frena en seco antes de la gran curva a derechas y tómala moderando tu aceleración. Aborda las curvas hacia la derecha sin apenas frenar y corrigiendo tu trayectoria con acelerones más o menos potentes. Toma la horquilla de la misma forma que las dos anteriores; tras esto, frena bruscamente antes de la chicane final. Pisa a fondo el acelerador para alcanzar la meta con un sprint final.





PRUEBA E-6

Conducir sobre nieve implica que tu vehículo dispondrá de una tracción considerablemente menor, por lo que el freno y la aceleración serán menos efectivos. Además, los coches son mucho más propensos a desviarse sobre esta superficie. En esta prueba, tendrás por tanto que comenzar a frenar con mucha antelación a las curvas, y acortar tu trayectoria. Cuanto más pequeña sea la distancia que recorres en cada curva, antes llegarás a tu destino. Si eres un conductor experimentado, recuerda que el uso de la técnica de la finta (ángulo de giro opuesto) combinada con la transferencia de peso adecuada que conseguirás con un simple decelerado, puede darte excelentes resultados.

El circuito Ice Arena te permite usar un truco descrito con anterioridad: puedes lanzarte a las curvas a toda velocidad sin frenar si te pegas a los bordes de la pista (sin chocar directamente contra ellos, claro está). Los bordes te guiarán automáticamente durante las curvas mientras conduces a una velocidad que sería imposible en una situación normal. Usa esta trampa sólo si has alcanzado la velocidad suficiente y no necesitas cambiar tu trayectoria drásticamente para pegarte a un borde determinado. Si vas demasiado lento, perderás tiempo rozando los bordes de la carretera. Además, si tienes que dar sacudidas al volante para acercarte, corres el riesgo de ser descalificado por colisión.









PRUEBA E-7

Como ya has superado pruebas en sectores más complicados del circuito Trial Mountain, este reto no te tendría que suponer un gran problema. Como siempre, frena antes de las curvas, modera tu aceleración al tomarlas y pisa el acelerador al salir de ellas. Procura seguir trayectorias que te permitan salir de las curvas a toda velocidad, ya que el circuito tiene varias rectas largas en las que es muy necesario que alcances la velocidad máxima. Concéntrate especialmente en las dos curvas con la marca amarilla en el suelo: aquí, más que en ningún otro caso, te beneficiarás de pegarte al interior y de pisar el acelerador con la mayor antelación posible.



PRUEBA E-8

En este nuevo circuito, toma las dos primeras curvas a derechas frenando con las ruedas rectas, y luego acelerando al girar. Frena muy brevemente antes de la gran curva con forma de "U", y luego tómala a toda marcha. Aborda la siguiente curva a toda velocidad tras frenar bruscamente. Ya en la recta, colócate en el lado izquierdo. Toma las dos curvas "S" sin frenar o decelerar. Por difícil que parezca, esta maniobra es esencial si pretendes ganar el trofeo de oro: necesitas controlar la dirección del coche con suavidad y delicadeza. Frena mientras tomas la curva a derechas, acortando tu trayectoria (aquí la pista es muy ancha) y toma la siguiente curva a toda marcha. Frena cuando llegues a la marca roja de la pista y luego acelera. Procede de la misma forma con la horquilla (frena antes de llegar a ella, pero tómala acelerando). Sólo te queda atacar la recta y dos pequeñas curvas.



Sé consciente de la tremenda potencia de tu máquina durante la prueba. Si aceleras con demasiada agresividad mientras giras, o si te subes a los bordillos indiscriminadamente tu coche se tambaleará violentamente.

PARÉNTESIS

La mejor forma de derribar todos los conos de la forma más rápida es hacer una trayectoria lo más corta posible. Intenta seguir la trayectoria de la demostración y presta especial atención a tus maniobras. Es mejor entrar en una curva lentamente que tener que dar marcha atrás.



PRUEBA E-9

Como esta prueba se desarrolla en un circuito que probablemente ya te sabes de memoria a estas alturas, procura poner en práctica todo lo que has aprendido en pruebas anteriores; especialmente en las pruebas BI-14 y AI-5. Recuerda también que tu coche tiene una distancia de frenado bastante larga. Intenta frenar con la suficiente antelación antes de las curvas. Cuando salgas del túnel y llegues a lo alto de la colina pequeña, no frenes hasta después de aterrizar tras el primer salto; si no, tu vehículo patinará peligrosamente: las ruedas se bloquearán al tomar tierra, provocando una completa pérdida de tracción.





PRUEBA E-10

El circuito Grand Canyon es arduo y extenso. Si tienes tus miras puestas en el oro, tendrás que concentrarte en la efectividad de tu frenado y en la calidad de tu trayectoria. Estos dos únicos factores son los que efectivamente determinarán si puedes tomar cada curva desde el interior, algo absolutamente esencial. Para aumentar tus probabilidades, procura también usar el acelerador de forma inteligente. Si alternas acelerones violentos con frenazos secos, en cada curva correrás el riesgo de que te descalifiquen. Intenta moderar tus cambios de velocidad para seguir una trayectoria lo más regular posible. Frena con antelación, modera tu aceleración y sigue una trayectoria regular: estos son los tres pilares para conseguir un tiempo récord en este circuito.





PRUEBA E-11

Al resultarte familiar el primer tramo de este circuito, esta prueba no te reserva grandes sorpresas. Sigue la misma trayectoria que en la prueba AI-9, procurando salir de la primera horquilla a la izquierda: esto te permitirá tomar la siguiente curva a toda marcha y entrar en la larga recta a velocidad máxima. Así ganarás varias décimas de segundo. Frena brevemente antes de la curva al final de la recta; luego frena bruscamente y con mucha antelación a la segunda horquilla. Toma la siguiente curva a izquierdas tras otro frenazo potente; luego frena ligeramente antes de la primera curva "S". Continúa a toda marcha hasta llegar a la curva con forma de "U". Modera tu aceleración al girar y luego ataca el final del circuito, girando a la izquierda poco antes de terminar la curva.





PRUEBA E-12

El circuito Suzuka no debería entrañar misterio alguno, pero recuerda que el coche que usas en esta prueba dispone de excelentes características de frenado y aceleración. Frena con antelación, acelera inmediatamente, ataja las curvas siempre que sea posible y apropiado, y conseguirás un excelente tiempo con relativa facilidad. Sin embargo, deberías evitar conducir sobre tierra o hierba porque la potencia de tu coche puede convertirlo en una experiencia lamentable.





PRUEBA E-13

Esta prueba es difícil por dos razones: el circuito Infineon Raceway está lleno de curvas sin visibilidad, y el coche que manejas es extremadamente potente pero cuenta con una distancia de frenado relativamente larga. Comienza dando una vuelta completa para familiarizarte con el circuito y detectar sus principales escollos. Tras esto, procura ir mejorando tu tiempo de forma gradual, usando la "repetición fantasma" de tu mejor marca. Teniendo en cuenta la forma del circuito, deberías salir de las curvas a toda velocidad, incluso si esto implica frenar durante más tiempo. Procura también frenar con mucha antelación a la primera horquilla, si quieres tomarla por el interior. Durante la primera parte del circuito (antes de la horquilla), frena bruscamente antes de todas las curvas; en la segunda parte (entre las horquillas), conduce a toda marcha; modera tu aceleración sólo en las curvas "S" más delicadas.







PRUEBA E-14

Pon en práctica todas las técnicas de conducción sobre nieve que ya conoces (frenado con antelación, control del vehículo, aceleración moderada y tomar las curvas por el interior) y, con un poco de práctica y persistencia, ganarás la medalla de oro. Ten en cuenta que la trampa de las pruebas AI-12 y E-2 también puede usarse aquí: siempre que tu trayectoria vaya paralela a un muro anterior a una curva, pégate ligeramente al borde y toma la curva a toda velocidad; y así serás guiado hasta la siguiente recta a máxima velocidad. Este truco funciona a las mil maravillas durante la segunda parte del circuito y puede ahorrarte unos cuantos segundos. Recuerda que serás descalificado si chocas violentamente contra un muro, y que sólo deberías usar este truco cuando tu coche esté cerca de un muro. Si tienes que virar drásticamente perderás más tiempo del que te ahorrarás.





PRUEBA S-15

Desde un punto de vista técnico, el circuito de la Sarthe no debería ser excesivamente problemático: tiene una forma bastante clásica y ya has practicado en él con un coche similar durante la prueba AI-16. Conduce la primera parte del circuito a toda máquina; frena tan solo antes de las dos primeras curvas "S" y la siguiente curva a izquierdas. En la sección de la prueba AI-16, adopta exactamente la misma estrategia que usaste en dicha prueba, teniendo cuidado con las dos nuevas chicanes (a la izquierda y luego a la derecha) de la larga recta: frena con mucha antelación y tómalas por el interior. Cuando llegues a la sección final del circuito, toma las curvas grandes a toda marcha, moderando tu aceleración en las curvas más delicadas para pegarte a su interior. Sólo tendrás que frenar antes de la chicane y de la curva final.

PRUEBA E-16

Sólo hay una forma de ganar la medalla de oro en esta prueba final en el Nürburgring: aprenderte el circuito de memoria. ¡Practica todo lo que puedas!

1. Desde la salida hasta el segundo par de curvas "S": toma las curvas por el interior y sal de ellas a la máxima velocidad posible.

2. Desde el segundo par de curvas "S" hasta la horquilla: toma todas las curvas a toda marcha, excepto la primera y la última (que requieren que frenes un poco).

3. Desde la horquilla hasta la chicane: ya deberías conocer esta sección como la palma de tu mano.

4. Desde la primera chicane hasta el final de la larga cuesta: pégate al interior de todas las curvas y modera ligeramente tu aceleración en el descenso.

5. Desde la chicane del final de la cuesta a la zona muy sombreada: frena vigorosamente antes de las curvas cerradas y sal de ellas a toda velocidad.

6. Desde la zona muy sombreada a la primera curva arqueada y pobremente asfaltada: conduce a toda marcha y frena solo antes de las dos curvas finales (y en ningún otro momento).

7. Desde la primera curva arqueada y pobremente asfaltada a la colina pequeña: aquí la carretera es estrecha, así que frena o decelera antes que la mayoría de las curvas para mejorar tu trayectoria.

8. Desde la colina pequeña hasta la gran curva a derechas con la barrera rojiblanca: frena bruscamente antes de las cuatro curvas y acelera rápidamente al salir de ellas.

9. Desde la gran curva a derechas con la barrera rojiblanca hasta la segunda curva arqueada y pobremente asfaltada: conduce a toda máquina y frena tan solo antes de las dos curvas "S" grandes.

10. Desde la segunda curva arqueada y pobremente asfaltada hasta la meta: conduce a toda velocidad y frena solo antes de la primera curva a izquierdas, las dos curvas "S" y la curva a derechas final.

Analizar el circuito de esta forma te ayudará a memorizarlo; algo esencial si pretendes echarle el guante a ese trofeo de oro...



AJUSTES Y COMPONENTES





CAPÍTULO 3

Nunca te convertirás en el rey de la carretera con un simple utilitario familiar... ¡A no ser, claro está, que lo transformes en un temible coche de carreras con turbo y suspensión reforzada! Este capítulo contiene todos los trucos y secretos para preparar vehículos: desde la mejora de sus componentes, al proceso de ajustarlos antes de una carrera. Es mucho más fácil de lo que parece y la recompensa (en términos de potencia y mejora en la conducción) puede ser realmente reseñable.



vamos al grano



En un principio puede parecer una tarea abrumadora, pero la preparación de un vehículo no es ni mucho menos tan complicada como puede parecer a simple vista. Una vez que comprendas cómo funciona el sistema, verás lo sencillo que resulta aplicar cambios y alteraciones elementales que mejorarán considerablemente el rendimiento de tu vehículo. Para ayudarte a comenzar, a continuación encontrarás las respuestas a unas cuantas cuestiones fundamentales. Si reservas algo de tiempo para leerlas, estarás bien preparado para saber cuándo y cómo efectuar mejoras simples y efectivas en tu coche.



¿Qué consigo preparando mi vehículo?

La respuesta a esta pregunta se puede expresar en tres simples palabras: un mejor rendimiento. La preparación incluye todos los aspectos relativos a los ajustes y a las modificaciones de un coche: mejoras en la potencia, tracción y conducción. En resumen, un vehículo convenientemente preparado puede ser mucho más competitivo que uno sin preparar de la misma categoría.

¿Cuáles son las modificaciones más importantes que debe hacer un principiante?



Cuando comiences el juego, tus recursos serán limitados. Sin el lujo que supone una cuenta bancaria saludable para invertir en las mejoras deseadas, necesitarás usar tus fondos de forma prudente para mejorar el rendimiento de tu coche. A continuación se detalla una serie de modificaciones baratas pero efectivas que puedes realizar en tus primeras horas de juego.

1. Realizar un cambio de aceite en la tienda de mantenimiento GT Auto. Esto te proporcionará una potencia adicional sin desembolsar una gran suma. Si te has comprado un coche de segunda mano, este paso es fundamental.
2. Compra un chip de potenciación (lo encontrarás en el menú Motor de la sección componentes de tu concesionario). Esto te proporcionará unos cuantos CV extra sin tener que atracar un banco.
3. Reduce el peso de tu vehículo en el menú Otros de la sección de componentes de tu concesionario. Esto te permitirá tomar las curvas con más rapidez y reducir considerablemente las distancias de frenado.
4. Instala un juego de escape/filtro de aire deportivo o semideportivo en función de tu presupuesto (entra en el menú Escape de la sección componentes de tu concesionario) para ganar en potencia.
5. Por último, equipar tu coche con un intercooler deportivo o de competición (en el menú Turbo de la sección de componentes de tu concesionario) le proporcionará aún más potencia.



Como puedes ver, por menos de 10.000 créditos podrás mejorar considerablemente las posibilidades de tu vehículo, disfrutando de una ventaja vital que no dispondrán otros coches de carreras de tu categoría. La progresión natural a partir de este punto es mejorar tu motor (Mejora AN), incorporar un turbo, cambiar tus neumáticos (deportivos/blandos o, mejor todavía, de carrera), e instalar una suspensión deportiva. ¡Si te sientes tentado a ir más allá, es que estás listo para leer este capítulo!

¿Cómo realizar unos ajustes equilibrados?



Si realizas modificaciones al azar, corres el riesgo de crear coches de comportamiento imprevisible, o imposibles de manejar. Por ejemplo, un aumento excesivo de la potencia puede hacer al coche más difícil de controlar. Para evitar sorpresas indeseables, recuerda siempre que es conveniente mejorar el motor y el chasis conjuntamente. Un motor con excesiva potencia puede ser un problema si su chasis no se ha modificado: los CV extra que obtendrás no servirán de mucho si una suspensión suave y unos neumáticos duros hacen que te salgas de la pista en cada curva. Igualmente, un conjunto óptimo de chasis, suspensión y neumáticos no ofrecerán los mejores resultados en un coche de poca potencia. Considera las consecuencias de cada modificación antes de llevarla a cabo: es muy recomendable que los ajustes se hagan de forma equilibrada.

¿Hasta dónde puedo llegar a la hora de preparar mi coche?

La cantidad de ajustes que puedes hacer está únicamente limitada por tu imaginación. Obviamente, un coche producido a pequeña escala no tiene mucho que hacer frente a un auténtico coche de carreras, por muchos ajustes y mejoras que le hagas. Por otro lado, si partes de un modelo relativamente competitivo, unos ajustes adecuados pueden convertirlo en un auténtico monstruo de la carretera, capaz de enfrentarse a casi cualquier rival. Lo más importante es que te tomes tu tiempo a la hora de efectuar ajustes para cualquier situación (circuito, condiciones meteorológicas, etcétera). Pronto descubrirás que los ajustes hay que hacerlos más con el corazón que con la cabeza, y el cariño que sientas por un vehículo puede que provoque que le pongas por delante de otros modelos en teoría superiores. Si es el caso, ponte una serie de objetivos: elige un vehículo que se adapte a tus expectativas y a tu forma de conducir, y prepáralo en consecuencia. Mantenerse fiel al mismo vehículo hasta que se quede claramente desfasado es además una buena forma de ganar un buen puñado de créditos.







INTRODUCCIÓN

En el día a día de muchos de nosotros, un coche cumple primordialmente una función de transporte. Sólo le pedimos que arranque, que funcione relativamente bien, que su relación precio-rendimiento sea positiva y que podamos ir con él a nuestro destino con una comodidad aceptable. Sin embargo, tras la simplicidad de estos viajes se esconde un mundo extraordinariamente complejo, en el que el más pequeño de los componentes juega un papel en el rendimiento y el manejo del coche. Cada vez que aceleramos, frenamos o giramos el volante, se activan una serie de eventos en los que interactúan los componentes, la velocidad y la trayectoria de nuestro vehículo, sobre los raíles de una gran ecuación matemática que se recalcula constantemente.

Cuando usamos el coche para ir de compras o volver a casa tras el trabajo, estas sutilezas son de poca importancia. Por lo general, nos olvidamos de la gran complejidad subyacente al hecho de conducir; todo lo que nos importa es llegar a nuestro destino. En el mundo de las carreras, en cambio, es fundamental un conocimiento preciso de todos los aspectos de un coche de competición. Para un conductor, mecánico o director de carreras, la más pequeña alteración puede resultar en una reducción potencial de varias décimas por segundo por vuelta... pero, por ejemplo, también puede provocar una ligera tendencia a subvirar, con lo que al conductor le costará manejar el vehículo durante las curvas más complejas.

Poner un turbo, reducir el peso del chasis, ajustar la suspensión, cambiar el escape... hay múltiples formas con las que que puedes personalizar tu coche. Pero, ¿por dónde empezar? ¿Cómo se llega al momento en que puedes decir: este coche es *perfecto*? Bueno, una buena forma de comenzar es olvidarte de todas tus ideas preconcebidas sobre lo que es un "ajuste perfecto", porque no existe. Preparar un vehículo significa adaptarlo a un objetivo específico: una carrera, una copa, un intento de batir un récord, etc. Cada prueba tiene lugar bajo determinadas circunstancias (pista, condiciones meteorológicas, tipo de coche, estilo de conducción, etcétera) y es, por tanto, única. Puede que no sea un lema muy atractivo, pero recuerda: cada prueba requiere de sus propios ajustes.

A la hora de preparar un vehículo, la alteración o ajuste del parámetro X suele tener una influencia directa en el componente Y, que a su vez influye en el rendimiento de Z. En otras palabras, los ajustes son interdependientes: modificar uno generalmente provocará efectos secundarios que pueden provocar que haya que ajustar otro. Esta estrecha correlación entre los ajustes y la forma de interactuar de sus efectos implica que la única forma de comprobar si un ajuste o mejora (y su consiguiente inversión de tiempo y dinero) merece la pena es a través de repetidas pruebas en la carretera.

En resumen, la combinación de condiciones externas (meteorología, superficie, tipo de coche y conductor) e internas (interdependencia entre componentes) da a entender que la idea de un "ajuste perfecto" para cualquier circunstancia es materialmente imposible. Si decides correr con coches similares (o incluso menos potentes) que los de tus rivales, tendrás que enfrentarte a ellos por medio de tu habilidad más que con la potencia bruta de un vehículo superior, por lo que te será imprescindible encontrar la configuración óptima para cada nuevo circuito. La búsqueda del equilibrio de ajustes perfecto puede poner a prueba tu paciencia, ya que tendrás que prestar atención a cada mínimo detalle, demostrar una gran perseverancia y moverte constantemente entre la pista y los boxes.

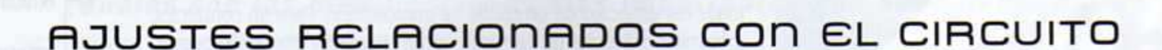
Con el objetivo de ayudarte a la hora de ajustar tu coche para obtener un rendimiento óptimo, este capítulo te invita a ahondar en el proceso detallado de la preparación. Encontrarás un análisis minucioso de todos los componentes y ajustes; y más importante aún, una descripción de cómo funcionan en la práctica.



PREPARACIÓN EN EL MODO ARCADE

El modo Arcade -la sección más accesible de GT4- te abre las puertas a una amplia selección de circuitos y vehículos. Si bien puedes crear un coche a tu medida (y a la medida de la prueba a la que te enfrentes), hay menos variables disponibles que en el modo Gran Turismo: no podrás, por ejemplo, instalar componentes nuevos.

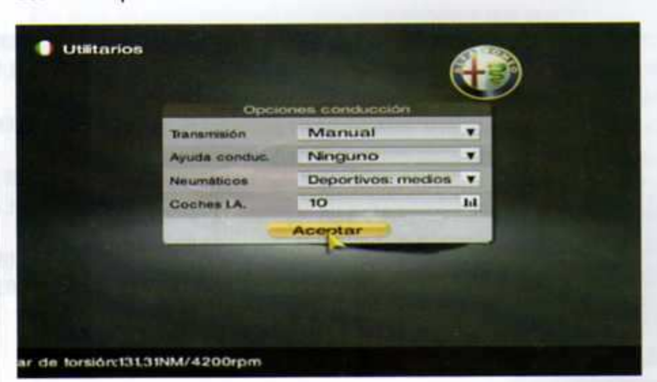
Puedes hacer diversos ajustes directamente relacionados con la carrera en la que vayas a participar, una vez seleccionado tu coche; más tarde, podrás configurarlo en la pantalla Puesta a punto rápida antes de lanzarte a la pista. Para ver un resumen de los menús del modo Arcade, consulta las páginas 15-16. No olvides que puedes especificar el número de vueltas por carrera en el modo Arcade (entre 1 y 50) entrando en el menú Opciones. Para más información consulta la página 14.



AJUSTES RELACIONADOS CON EL CIRCUITO



Estos ajustes están disponibles una vez que hayas seleccionado un coche. Los dos primeros afectan al vehículo, mientras que los otros dos tienen que ver con tus rivales.



Transmisión
Manual
Automática

Esta opción te permite elegir entre los dos tipos de transmisión. Para ver las ventajas y desventajas de cada uno, consulta la página 24.

Ayudas de conducción
TCS y ASM
Solo TCS
Ninguno



El sistema ASM es una ayuda de conducción antideslizante, mientras que el mecanismo TCS mejora la tracción. Usarlos o no es una mera cuestión de preferencia, aunque se recomienda a los conductores menos experimentados dejar estas opciones activadas. Al contrario que en el modo Gran Turismo, no se te da opción a configurar los efectos de estas ayudas de conducción.

Neumáticos
En un utilitario: económicos, comodidad, de carretera, deportivos: duros, deportivos: medios, deportivos: blandos

En un coche de competición: extra-duros, duros, medios, blandos, extra-blandos

Este ajuste también afecta a los neumáticos de tus rivales. Cuanto más competitivos sean sus neumáticos (los más blandos contribuyen a una mejor conducción), mejor será su actuación y más complicado será ganarles.

Coches I.A.
Determina la velocidad de tus rivales. Cuanto más alto sea el valor que elijas (entre -10 y +10), mayor será su velocidad. Si eres un recién llegado a GT4, puedes usar este parámetro para que la prueba te resulte más fácil; o al contrario, para poner a prueba tus habilidades haciendo que tus competidores sean más veloces.









AJUSTES RELACIONADOS CON TU COCHE

Selecciona Puesta a punto rápida en el menú de carreras para acceder a varios parámetros que alterarán la potencia y el comportamiento de tu coche. Ten en cuenta que los ajustes que hagas en este punto tendrán un efecto en la dificultad de la prueba y, por tanto, en el número de puntos A-Spec que ganes en ella.

Potencia
Te permite aumentar la potencia de tu coche (entre un -20 y un +20 por ciento). A mayor potencia, mejor rendimiento.

Peso
Te permite aumentar o reducir el peso de tu vehículo (entre un -10 y un +10 por ciento). A menor peso, mayor rendimiento.

Velocidad máxima
Te permite ajustar la velocidad máxima de tu coche. Desde un punto de vista técnico, modificar este ajuste acorta o alarga la relación de velocidad de la transmisión, sin alterar el rango de marchas.

Ayudas de conducción
Activa o desactiva el sistema TCS (control de tracción) y el ASM (antideslizante). También puedes modificar estos parámetros al seleccionar tu vehículo.

Transmisión
Elige entre transmisión manual o automática. También puedes modificar este parámetro al seleccionar tu vehículo.

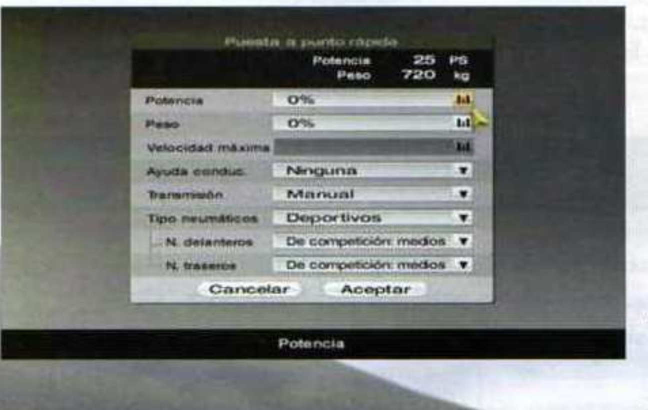
Tipo de neumáticos
Como los coches de competición ya cuentan con neumáticos de carrera, esta opción sólo está operativa en utilitarios. Puedes elegir entre neumáticos normales o deportivos.

Neumáticos delanteros
Elige el modelo exacto de neumáticos que quieres usar como ruedas delanteras. El número de opciones depende de la categoría a la que pertenezca tu coche.
En un utilitario: económicos, comodidad, de carretera, deportivos: duros, deportivos: medios, deportivos: blandos.
En un coche de competición: extra-duros, duros, medios, blandos, extra-blandos.

Neumáticos traseros
Elige el modelo de neumáticos que quieras usar como ruedas traseras. La selección disponible es idéntica a la de los neumáticos delanteros.

En un utilitario: económicos, comodidad, de carretera, deportivos: duros, deportivos: medios, deportivos: blandos.

En un coche de competición: extra-duros, duros, medios, blandos, extra-blandos.





SELECCIONAR UN NIVEL DE DIFICULTAD



Entre los diversos ajustes que puedes hacer en el modo Arcade, cinco de ellos determinan la dificultad de una carrera y, por tanto, el número de puntos A-Spec que puedes ganar. Estos cinco ajustes son:

La velocidad de tus rivales (parámetro Coches I.A.);
el tipo de neumáticos que usarán tus rivales;
tu tipo de neumáticos;
la potencia de tu vehículo;
el peso de tu vehículo.

Lógicamente, si eliges una configuración sencilla, gozarás de una gran ventaja y ganarás pocos puntos A-Spec. Si dotas a tus rivales de máquinas superpotentes y eliges conducir lo que en comparación sería un monopatín, ocurrirá justo lo contrario.

Tus rivales tienen coches lentos	*Tus rivales tienen coches rápidos*
Tus rivales tienen neumáticos duros	*Tus rivales tienen neumáticos blandos*
Tu coche tiene neumáticos blandos	*Tu coche tiene neumáticos duros*
Tu coche es potente	*Tu coche es lento*
Tu coche es ligero	*Tu coche es pesado*
Dificultad baja/Menos puntos A-Spec	***Dificultad alta/Más puntos A-Spec***



La siguiente tabla ilustra estos principios con diferentes ajustes para cada parámetro. Se basa en un Toyota SuperAutobacs APEX MR-S (JGTC) 2000. Este coche tiene originalmente 304 CV y un peso de 1.125 kg.

Tu tipo de neumáticos	*La potencia de tu coche*	*El peso de tu coche*	*Neumáticos del conductor I.A.*	*Velocidad del coche I.A.*	*CV del coche I.A.*	*Peso del coche I.A.*	*Puntos A-Spec*
Duros/Duros	*304 CV*	*1.125 kg*	*Duros*	*0*	*Entre 304 y 315 CV*	*Entre 1.200 y 1.230 kg*	*10*
Duros/Duros	*364 CV (+20%)*	*1125 kg*	*Duros*	*0*	*Entre 304 y 315 CV*	*Entre 1.200 y 1.230 kg*	*7*
Extra-blandos/Extra-blandos	*304 CV*	*1.125 kg*	*Duros*	*0*	*Entre 304 y 315 CV*	*Entre 1.200 y 1.230 kg*	*8*
Extra-duros/Extra-duros	*304 CV*	*1.125 kg*	*Extra-blandos*	*+10*	*Entre 419 y 508 CV*	*Entre 910 y 1.360 kg*	*200*
Extra-blandos/Extra-blandos	*364 CV (+20%)*	*1.012 kg (-10%)*	*Extra-blandos*	*+10*	*Entre 419 y 508 CV*	*Entre 910 y 1.360 kg*	*79*
Extra-duros/Extra-duros	*304 CV*	*1.125 kg*	*Extra-duros*	*-10*	*Entre 125 y 205 CV*	*Entre 670 y 1.170 kg*	*1*
Extra-blandos/Extra-blandos	*364 CV (+20%)*	*1.012 kg (-10%)*	*Extra-duros*	*-10*	*Entre 125 y 205 CV*	*Entre 670 y 1.170 kg*	*1*

Esto es tan solo un ejemplo (las posibilidades son numerosas), pero sirve para ilustrar hasta qué punto la dificultad varía en función de la configuración elegida. Ten en cuenta que el número de puntos A-Spec disponible nunca será inferior a 1.

Sobre todo, recuerda que estos ajustes son opcionales: siempre podrás ir directo a la carrera sin ni siquiera mirarlos. No obstante, merece la pena intentar configurarlos. Variar la dificultad de cada carrera es una buena forma de familiarizarte con tu vehículo bajo circunstancias diversas.







PREPARACIÓN EN EL MODO GRAN TURISMO

En el modo Gran Turismo tendrás acceso completo a toda clase de componentes y a innumerables ajustes que te permitirán mejorar el rendimiento de tus coches. Las posibilidades parecen infinitas, pero este aspecto del juego no debe ser considerado como exclusivo para fanáticos del mundo del motor: un poco de información sobre el tema puede serte de mucha ayuda.

NOTAS SOBRE LA TEORÍA

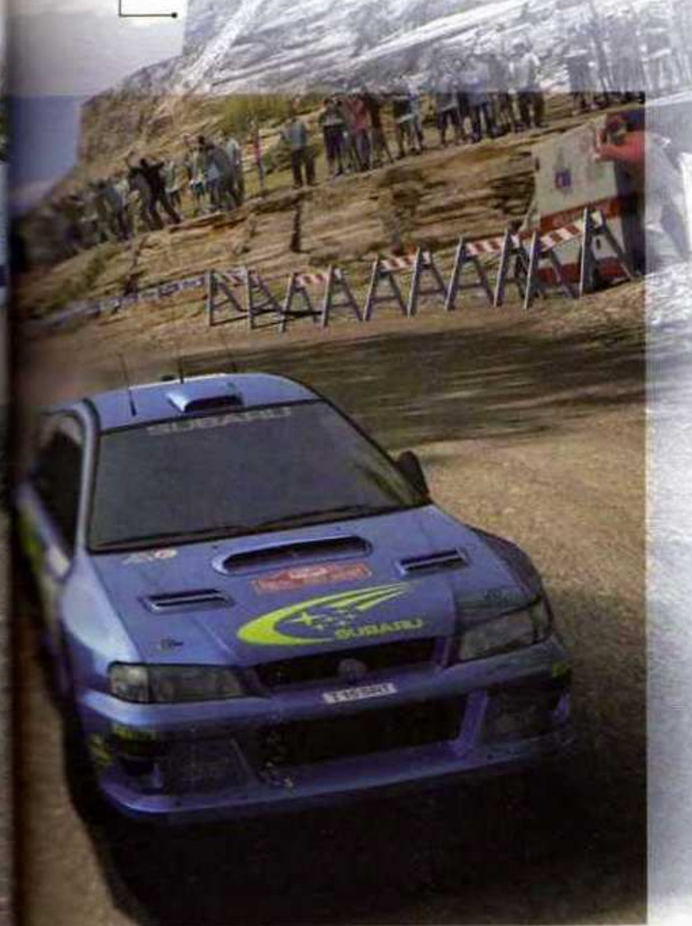
Para triunfar en la pista necesitas que tu coche sea potente y cómodo de manejar. Mediante la instalación de componentes nuevos y el ajuste de parámetros para aumentar su maniobrabilidad, estabilidad y velocidad, puedes convertir un buen coche en un coche realmente *genial*, algo que -lógicamente- tendrá un efecto positivo sobre tu actuación en la pista.

Con este objetivo es fácil definir los factores más perjudiciales para el rendimiento de un coche:

- **Peso:** cuanto más pesado sea un coche, más tardará en acelerar, girar y frenar.
- **Altura:** a mayor distancia entre el suelo y el chasis, más sujeto estará el vehículo a las fuerzas de la inercia.
- **Forma:** cuanto más abultado (es decir, menos aerodinámico) sea el coche, más sufrirá los efectos de la resistencia del aire.

Esencialmente, los "enemigos" de un coche durante una carrera son todas las fuerzas que se oponen a él: el peso, la inercia, la fuerza centrífuga y la resistencia del aire. Cada una de estas fuerzas puede desviar al vehículo de su trayectoria óptima, o afectar a sus cambios de velocidad (algo perfectamente visible al cambiar la posición del horizonte durante la vista interna). Un buen conductor minimizará los efectos de estas fuerzas, siempre dentro de las limitaciones y posibilidades intrínsecas del vehículo. Aquí es donde entra en juego la preparación. Si puedes reducir físicamente el peso de un coche, aumentar la potencia de su motor y mejorar su capacidad de frenado, o perfeccionar la forma en la que el peso se transmite por el vehículo, mejorarás su rendimiento. Así de simple.

Las incontables opciones del modo Gran Turismo te permiten preparar tu coche de muchas formas distintas: desde cambios clave (instalar un turbo) a detalles minuciosos (aplicar cambios minúsculos en la relación de la marcha en proporción a una carrera, o ajustar el equilibrio de frenos de la parte trasera del coche), transformándolo en un poderoso vehículo de competición. El propósito de este capítulo es explicar este proceso: desde la instalación de componentes nuevos al ajuste de parámetros para sacarle el máximo partido a cada componente.



NOTAS SOBRE EL MÉTODO

La preparación de vehículos es una disciplina precisa cuyo éxito requiere un método y una aplicación. Si pretendes ajustar tus coches para obtener una potencia y control inmejorables -en contraposición a una mera mejora ocasional del motor cuando te venga en gana-, deberías seguir los tres pasos que se detallan a continuación.

Paso uno

Para comenzar a modificar tu coche, selecciónalo en el garaje -por medio del icono Casa del mapa del mundo- y coge sus llaves. A partir de este momento, cada vez que entres en el modo Gran Turismo estarás usando este coche, incluyendo el objetivo de este capítulo: añadir al coche componentes nuevos o alterar sus ajustes.





Paso dos

La preparación de un coche implica cambiar los componentes que usa (componentes) y/o ajustarlos (ajustes).

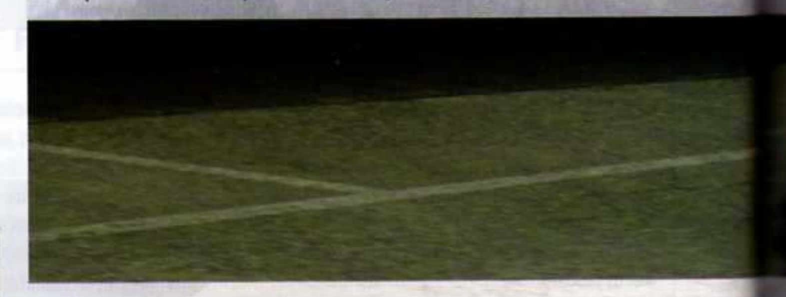
Los componentes se cambian en el concesionario del fabricante de tu vehículo, y el establecimiento GT Auto te ofrece dos servicios adicionales de gran importancia: cambio de aceite y la instalación de alerones traseros. Un icono de texto parpadeante en el mapa del mundo te indica siempre el país de origen de tu vehículo. Una vez que selecciones el país, el icono del fabricante se destacará en color dorado. Encontrarás el punto Componentes dentro del menú de cada concesionario. También podrás comprar mejoras para la mayoría de vehículos en el punto del mapa Empresa de componentes. Los componentes se clasifican en grandes familias agrupadas por tipo. Selecciónalas para explorarlas y comprar componentes. Tras una compra, podrás elegir entre instalar los componentes inmediatamente o hacerlo más tarde en el menú Ajustes anterior a una carrera. A veces hay una opción extra llamada "Completo", en la que se te ofrecen versiones ya ajustadas de diversos vehículos... a cambio de un precio.

Los ajustes pueden cambiarse antes de cada carrera o prueba en la pantalla anterior a la carrera, o pulsando START en el menú Casa del mapa del mundo. Cuantos más componentes ajustables tenga tu coche, más opciones estarán disponibles para jugar con ellas; un coche recién salido de fábrica, por ejemplo, dispondrá de pocas opciones personalizables. Ten en cuenta que las mejoras deportivas suelen ofrecer tan solo un pequeño número de ajustes: los accesorios de carreras, por otro lado, te permiten acceder a una amplia gama de ajustes.



La pantalla de configuración te ofrece tres funciones principales.

Cambiar componentes de un coche: cada menú desplegable corresponde a un tipo de componente y a su derecha hay una flecha pequeña. Al hacer clic en dicha flecha, verás los distintos modelos del un componente en particular que hayas comprado. Tienes libertad para equipar tu coche con los componentes de tu elección en cualquier momento (a no ser que, claro está, lo prohiban las reglas de la carrera en la que vas a participar). Si tu selección modifica la potencia del motor, puedes consultar los gráficos de potencia y del par de torsión de la esquina superior derecha de la pantalla. Un valor numérico indicará la nueva potencia una vez que el cambio haya tenido lugar.



Configuración de componentes: un icono con forma de llave aparecerá junto a cada componente ajustable. Selecciona uno de ellos para acceder a un submenú.

Guardar configuraciones: en cada vehículo, puedes preparar tres configuraciones de componentes y ajustes por medio de las pestañas Tipo A, Tipo B y Tipo C. La pestaña activa está sombreada en naranja. Esta opción te permite hacer cambios y ajustes rápidos en función de los circuitos o las condiciones; por ejemplo, puedes tener una configuración para pistas secas y otra para pistas húmedas. Incluso puedes duplicar una configuración, cambiar uno de los parámetros de la copia y moverte entre una copia y otra para comprobar los efectos de un ajuste en particular.

Paso tres

El paso final es la fase de prueba. Un ajuste no tiene un valor real hasta que hayas observado su efecto prolongado sobre el circuito en el que estás practicando. Antes de decidir si conservas un ajuste o no, es recomendable dar varias vueltas a un circuito para dominar la trayectoria y establecer tu mejor tiempo. También puedes jugar en el modo B-Spec, dándole instrucciones específicas al conductor. Tras esto, realiza la modificación o ajustes pertinentes, y vuelve a dar varias vueltas al circuito (o usa de nuevo el modo B-Spec, dándole las mismas instrucciones al conductor). De esta forma, sabrás de forma rápida si el nuevo ajuste te ayuda a ganar o pierdes tiempo, o si tienes que hacer más ajustes.







NOTAS SOBRE LA ORGANIZACIÓN

Los ajustes y los componentes no son independientes. Son dos aspectos inseparables de la misma disciplina: la preparación. Descubrirás que terminarás prefiriendo componentes ajustables de alto rendimiento no sólo porque te proporcione un aumento básico en tu rendimiento, sino también porque puedes personalizarlos en función de tus necesidades.

Para ayudarte a entender y dominar las sutilezas de la preparación, los ajustes y los componentes se describen juntos en este capítulo. Los distintos cambios se presentan en orden decreciente de importancia, comenzando con los más esenciales y terminando con los más opcionales. Si tu interés en los componentes y los ajustes es, como mucho, casual, te bastará con seguir las sugerencias iniciales. Si, por el contrario, andas en pos de la perfección, los consejos posteriores te irán guiando gradualmente hacia ajustes mucho más sutiles.



MODIFICACIONES EN EL MODO GRAN TURISMO

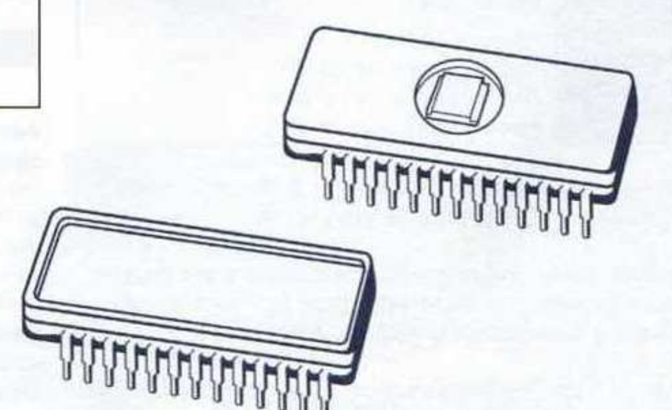
En GT4 hay docenas de modificaciones disponibles. Para que el hecho de elegirlas sea mucho más sencillo, esta sección presenta todas las opciones de componentes disponibles en un orden decreciente de importancia y accesibilidad, progresando de las más esenciales y simples a las más secundarias y complejas.

En las tablas, los valores que aparecen en la línea "Coste medio" son indicativos. El precio exacto de cada mejora puede variar en función del coche y del fabricante. Los aumentos de potencia (expresados en un porcentaje con respecto a la potencia inicial) pueden también variar ligeramente de un coche a otro, por lo que las cifras de la tabla deben verse tan solo como un aumento estándar.

MODIFICACIONES ESENCIALES

Chip de potenciación

Modificación	*Chip de potenciación*
Lugar	*Menú Motor en Componentes*
Coste medio	*1.250*
Mejora	*Aumenta la potencia en un +4%*



Instalar un chip de potenciación optimiza el control electrónico del sistema de arranque y/o de inyección, resultando en un inmediato (aunque ligero) aumento de potencia. Puedes hacer esta modificación incluso en los coches más antiguos que no tengan componentes electrónicos, sino carburadores antiguos. La operación consiste en reemplazar el sistema de arranque y -probablemente- instalar un sistema de inyección indirecta.

El menú Configuración te permite instalar o eliminar el chip de tu motor, lo que resultará en un aumento o pérdida de CV. Sin embargo, no hay ajustes concretos que se puedan hacer al chip.





Reducción de peso

Modificación	*Reducción de peso*
Lugar	*Menú Otros en Componentes*
Coste medio	*Etapa 1 = 1.100* *Etapa 2 = 5.300* *Etapa 3 = 21.000*
Mejora	*Reduce el peso del vehículo, produciendo una mejora general en el rendimiento*

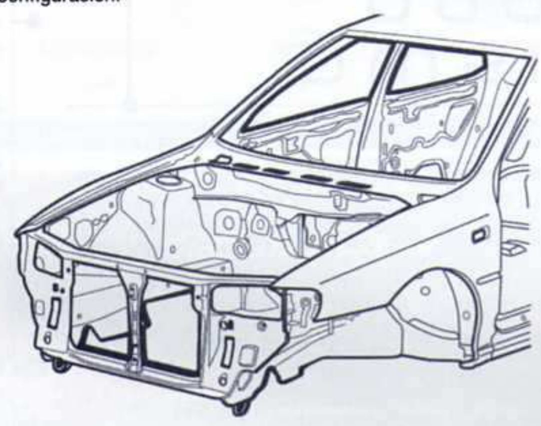
Reducción de peso: fase 1: aligera el coche eliminando elementos superfluos (asientos, tapizado), para reducir el peso total.

Reducción de peso: fase 2: elimina elementos de la carrocería hechos de materiales compuestos para reducir el exceso de peso aún más.

Reducción de peso: fase 3: fase final de la reducción de peso.

Al reducir la inercia del vehículo, la reducción de peso mejora la aceleración, la conducción, el frenado y alarga la vida de los neumáticos. Por tanto, estas operaciones son fundamentales a la hora de preparar un coche. Ten en cuenta que las fases de reducción de peso son sucesivas y sólo pueden llevarse a cabo en un orden creciente de importancia.

Los procesos de reducción de peso son definitivos e irreversibles. No pueden ser ajustados, instalados o eliminados en el menú Configuración.





Mejoras AN

Modificación	*Mejoras AN*
Lugar	*Menú Motor en Componentes*
Coste medio	*Etapa 1 = 4.700* *Etapa 2 = 12.000* *Etapa 3 = 70.000*
Mejora	*Aumento de potencia:* *Etapa 1 = entre un +10 y un +15%* *Etapa 2 = entre un +20 y un +35%* *Etapa 3 = entre un +30 y un +55%*

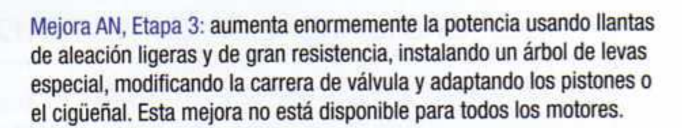
Este ajuste sólo es compatible con motores de "aspiración natural"; es decir, los que no están equipados con un turbo.

Mejora AN, Etapa 1: mejora la potencia al aumentar la relación de compresión mediante la reducción del grosor de la junta de culata ajustando el momento de la ignición y de la válvula.

Mejora AN, Etapa 2: aumenta considerablemente la potencia mediante la instalación de pistones de gran compresión y muelles de válvulas reforzados, modificando la carrera de válvula y corrigiendo los tubos de entrada y de escape.







Mejora AN, Etapa 3: aumenta enormemente la potencia usando llantas de aleación ligeras y de gran resistencia, instalando un árbol de levas especial, modificando la carrera de válvula y adaptando los pistones o el cigüeñal. Esta mejora no está disponible para todos los motores.

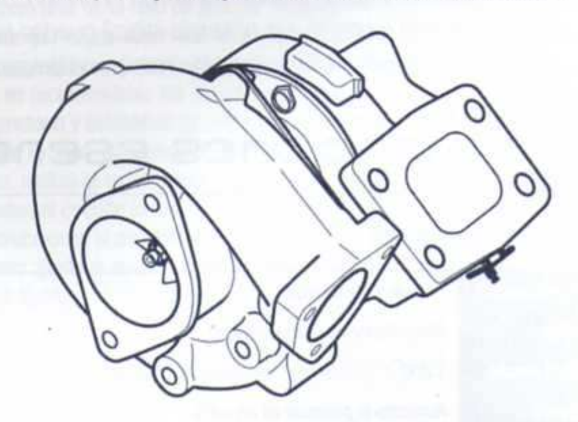
Al comprar una mejora de aspiración natural, aparecerá en el menú Configuración. Si la activas, se modificará la potencia de tu coche. Ten en cuenta que los efectos de las tres etapas de la mejora **no son acumulativos**; así que, si tienes dinero suficiente, no dudes en comprarte la etapa más avanzada directamente. El resultado final será el mismo.

Instalar un turbo

Modificación	*Juego de turbinas, etapas 1-4*
Lugar	*Menú Turbo en Componentes*
Coste medio	*Etapa 1= 4.600* *Etapa 2 = 13.000* *Etapa 3 = 41.500* *Etapa 4 = 85.000*
Mejora	*Aumento de potencia:* *Etapa 1 = entre un +10 y un +30%* *Etapa 2 = entre un +20 y un +30%* *Etapa 3 = entre un +30 y un +55%* *Etapa 4 = entre un +55 y un +90%*

Los juegos de turbinas (más conocidos como turbos) aumentan la presión de sobrecarga de los motores con turbocompresor, produciendo un aumento de potencia y del par de torsión. Cada juego es más caro que el anterior y ofrece un mayor salto en potencia. El número de etapas al que puede acceder un motor en particular varía en función del modelo de coche. Ten en cuenta que en las tiendas de componentes de la sección Empresa de componentes venden un juego de turbinas original especial que es tan potente como el turbo de etapa 4, pero con un par de torsión más alto.

En cualquier momento puedes seleccionar el nivel del juego de turbinas que quieras instalar, desde el menú Configuración. Obviamente, tu decisión se verá reflejada en la potencia de tu coche. Por lo demás, no hay más ajustes asociados a este equipamiento.



Consejo

En algunos motores puedes realizar una preparación de aspiración natural y a la vez instalar un turbo. Las curvas de potencia y del par de torsión de un motor turboalimentado son diferentes a las de un motor de aspiración natural. Éstos suelen ser menos potentes que aquéllos pero ofrecen una gama más amplia de potencia, mientras que un turbo desarrolla toda su potencia en las revoluciones más altas. Esto puede permitirte preparar un motor de ambos modos (turbo y aspiración natural), y seleccionar la configuración más eficaz para cada circuito: un motor turbo para los circuitos rápidos y uno de aspiración natural para los más retorcidos. En los circuitos que requieran de más aceleración, de hecho, a menudo es posible conseguir mejores tiempos con un motor de aspiración natural bien preparado que con un turbo más potente en comparación.

Cambio de aceite

Modificación	*Cambio de aceite*
Lugar	*Tienda de mantenimiento GT Auto*
Coste medio	*50*
Mejora	*Aumento temporal de potencia de aproximadamente +5% (+10% en la mayor parte de coches usados)*

Esta operación te permite usar el mejor aceite sintético para aumentar la potencia de tu vehículo. Por desgracia, esta mejora es sólo temporal y disminuye según vas tragando millas. Si bien la frecuencia de cambios de aceite no reducirá la vida operativa de tu motor, no conviene que abuses de ellos. Por ejemplo, no tiene sentido realizar un cambio de aceite antes de las vueltas de prueba o práctica: es una forma de desaprovechar sus efectos beneficiosos. Intenta cambiar de aceite antes de las carreras en las que realmente necesites toda la ayuda posible. El indicador luminoso de aceite de tu panel de instrumentos te avisará cuando sea necesario cambiar de aceite.



Lógicamente, no hay ajustes asociados al cambio de aceite.

Instalar un intercooler

Modificación	*Instalar un intercooler*
Lugar	*Menú Turbo en Componentes*
Coste medio	*Deportivo = 1.800* *De competición = 3.000*
Mejora	*Aumento de potencia:* *Deportivo = +4%* *De competición = +6%*

Instalar un intercooler añade un refrigerador que reduce la temperatura del aire antes de penetrar en la entrada. El aire refrigerado aumenta en densidad, permitiendo una mayor cantidad de combustión (oxígeno) en el motor. El resultado final es un aumento de potencia. Más eficaz que el **intercooler deportivo** es el **intercooler de competición grande**, pero también es más caro. Recuerda que los intercooler no son compatibles con todos los coches.

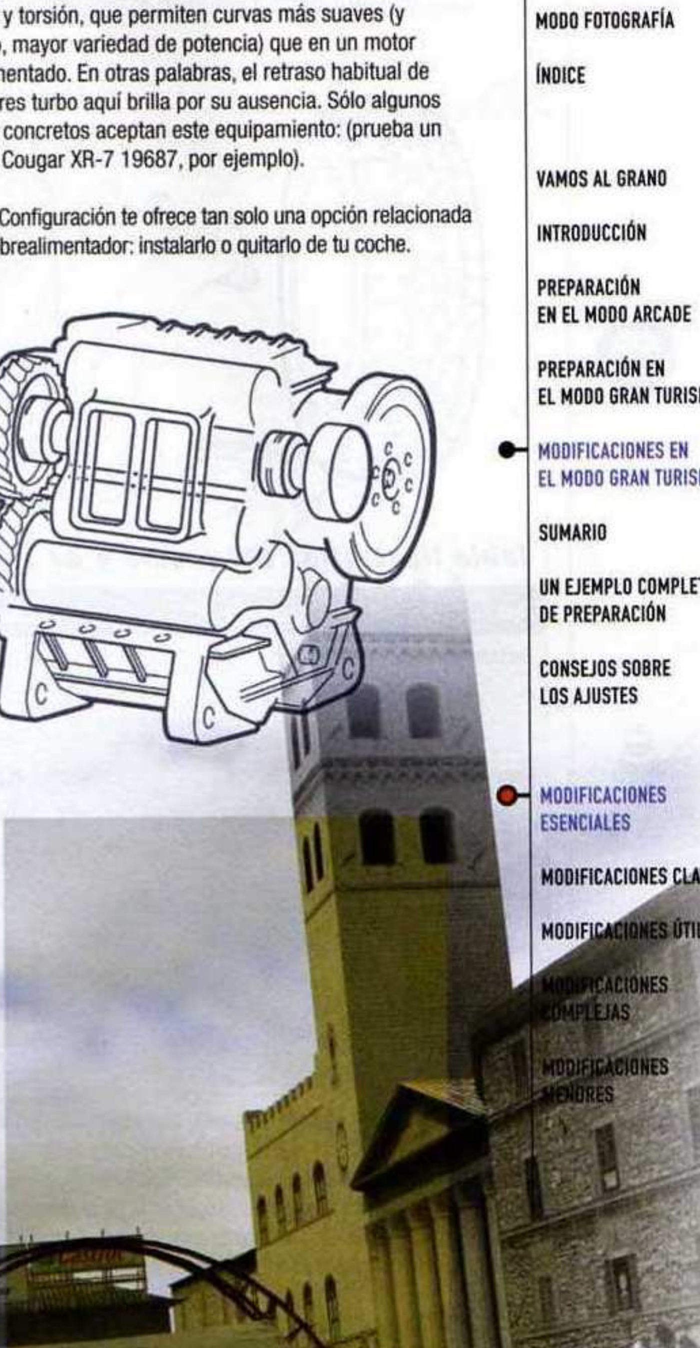
Una vez que hayas comprado un intercooler, tendrás la opción de ir al menú de Configuración para instalarlo o eliminarlo de tu vehículo. La potencia disponible se modificará instantáneamente. Sin embargo, este componente no está sujeto a ningún ajuste en particular.

Sobrealimentador

Modificación	*Sobrealimentador*
Lugar	*Menú Turbo en Componentes*
Coste medio	*13.000*
Mejora	*Aumento de potencia de al menos +50%*

Al igual que el turbo, la función del sobrealimentador es aumentar la presión de la entrada de aire. Para funcionar, usa energía mecánica -al contrario del turboalimentador, en el que la turbina usa la energía del gas de escape. Habitual en coches trucados o grandes V8 americanos, los sobrealimentadores ofrecen tremendos aumentos de potencia y torsión, que permiten curvas más suaves (y por tanto, mayor variedad de potencia) que en un motor turboalimentado. En otras palabras, el retraso habitual de los motores turbo aquí brilla por su ausencia. Sólo algunos modelos concretos aceptan este equipamiento: (prueba un Mercury Cougar XR-7 19687, por ejemplo).

El menú Configuración te ofrece tan solo una opción relacionada con el sobrealimentador: instalarlo o quitarlo de tu coche.





Poner neumáticos

Modificación	*Poner neumáticos*
Lugar	*Menú Neumáticos en Componentes*
Coste medio	*(Ver tabla)*
Mejora	*Mejora la tracción y la conducción*

Los neumáticos de tu coche son un factor decisivo a la hora de determinar su forma de agarrarse al asfalto. Por ello, la selección de neumáticos debería ser siempre una prioridad antes de cada carrera. Como norma, cuanto más blandos (y por tanto, más adhesivos) sean los neumáticos, más caros y menos duraderos resultarán. Es por esto que tu saldo económico será determinante a la hora de elegirlos.

Neumáticos estándar: los neumáticos estándar están clasificados por dureza entre 1 y 3 (E1 son los más duros y E3 los más blandos).

Neumáticos deportivos: más blandos que los neumáticos normales y también clasificados por dureza entre 1 y 3 (D1 son los más duros y D3 los más blandos).

Neumáticos de carrera: los neumáticos de carrera están clasificados por dureza entre 1 y 5 (C1 son los más duros y C5 los más blandos).

Neumáticos de tierra: diseñados para su uso en circuitos de tierra; indispensables para participar en un rally.

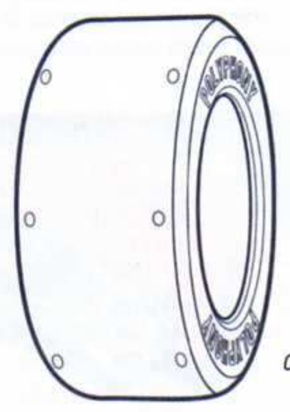
Neumáticos de nieve: estos neumáticos son indispensables para carreras sobre nieve o hielo.




Estándar



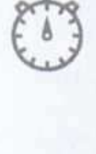

Deportivos



Carrera

Tabla ilustrativa del precio y de la vida útil de los neumáticos de pista

Tipo	Grado	Nombre	Precio	Vida útil (en vueltas)
Estándar	E1	Económicos	-	17-20
	E2	Confort	-	12-15
	E3	Carrera	-	7-10
Deportivos	D1	Duros	4.600	13-15
	D2	Medios	5.500	8-10
	D3	Blandos	6.100	3-5
Carrera	C1	Extra-duros	8.200	25-30
	C2	Duros	10.300	17-20
	C3	Medios	22.300	10-12
	C4	Blandos	34.800	5-8
	C5	Extra-blandos/Clasificación	47.300	2-4



El menú Configuración te permite cambiar los neumáticos en todo momento (si has comprado neumáticos nuevos, claro está). Procura entrar en él antes de cualquier evento importante. Ten en cuenta que puedes poner distintos tipos de neumáticos en la parte delantera y en la trasera; a no ser que tus neumáticos delanteros sean de tierra o nieve; en ese caso, así tendrán que ser también los traseros.

Dominar el desgaste de los neumáticos es una habilidad esencial en Gran Turismo 4. Echa un vistazo al indicador de neumáticos de la pantalla de juego: el azul indica neumáticos fríos, en buen estado; el verde indica que están templados; el amarillo, que están comenzando a perder efectividad; el naranja te avisa de que los neumáticos están llegando al final de su vida útil; y, por último, el rojo te informa de que el estado de tus neumáticos es crítico y que debes cambiarlos en boxes lo antes posible. Los cambios de color reflejan fielmente el desgaste de los neumáticos, con un cambio gradual de un color a otro. Decide cuál es el mejor momento para cambiarlos durante una carrera larga. Cuando tu rendimiento se vea afectado por una reseñable pérdida de tracción, perderás más tiempo intentando dar una vuelta más sin neumáticos que haciendo una simple parada.







En la práctica, los neumáticos no se desgastan a la misma velocidad. En algunos casos, los neumáticos delanteros se deterioran con más rapidez que los traseros, o al revés. A veces, el desgaste de los neumáticos puede reducirse a un neumático en concreto. Por ejemplo, el espectacular circuito Grand Valley desgasta considerablemente el neumático delantero izquierdo ya que contiene un gran número de curvas a derechas. Recuerda también que cada tipo de vehículo desgasta sus neumáticos de una forma determinada; el proceso variará entre un vehículo 4WD y uno de tracción trasera, por ejemplo. Finalmente, ten en cuenta que tu estilo al volante también puede afectar a la vida útil de tus neumáticos: cuanto más constante sea tu estilo, más durarán tus neumáticos.

En resumen, estudia el circuito, tu coche y tu estilo de conducción a la hora de decidir qué neumáticos poner en las ruedas. No es mala idea usar neumáticos más duros en las ruedas que se desgasten con más rapidez para reducir el número de paradas en boxes. Recuerda que en GT4 no eres simplemente el conductor: también eres el responsable de la estrategia de la carrera. Las decisiones que tomes antes de entrar en la pista pueden ser igual de importantes que las que tomes una vez en ella.

Consejo
La elección de los neumáticos es fundamental en las carreras de resistencia. Compra anticipadamente una amplia gama de neumáticos, con distintos grados de dureza, para multiplicar tus opciones tácticas.

MODIFICACIONES CLAVE

Escape/Filtro de aire

Modificación	*Escape/Filtro de aire*
Lugar	*Menú Escape en Componentes*
Coste medio	*Deportivos = 1.600* *Semideportivos = 2.900* *De competición = 4.600*
Mejora	*Aumento de potencia:* *Deportivos = +2%* *Semideportivos = +4%* *De competición = +5%*

Elige entre los tres grupos de equipamientos: deportivos, semideportivos o de competición. Modificarás la potencia de tu motor al aumentar la entrada de aire y el flujo de aire de escape. El precio se incrementa de acuerdo con la ganancia de potencia o de competición.

Una vez comprado un sistema, puedes instalarlo o quitarlo de tu coche en el menú Configuración. La potencia de tu coche cambiará automáticamente. No hay más ajustes asociados con este equipamiento.

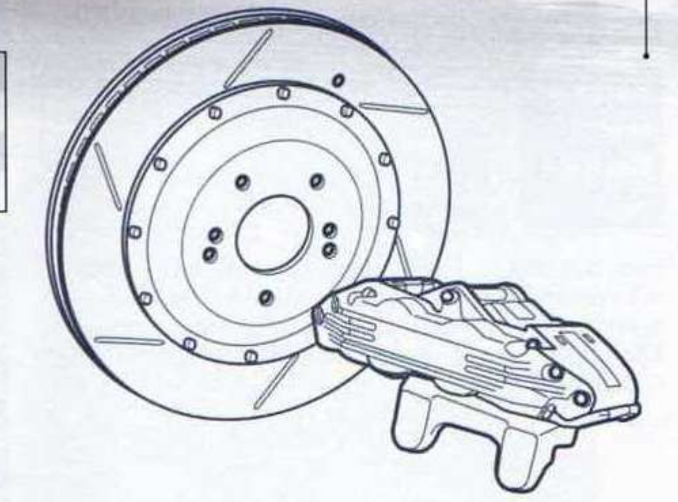


Kit de frenos de competición

Modificación	*Kit de frenos de competición*
Lugar	*Menú Frenos en Componentes*
Coste medio	*4.600*
Mejora	*Reducción de la distancia de frenado*

El kit de frenos de competición te permite reducir considerablemente la distancia de frenado. Mejora el rendimiento de los frenos de tu coche, permitiéndote ganar tiempo en prácticamente todas las curvas.

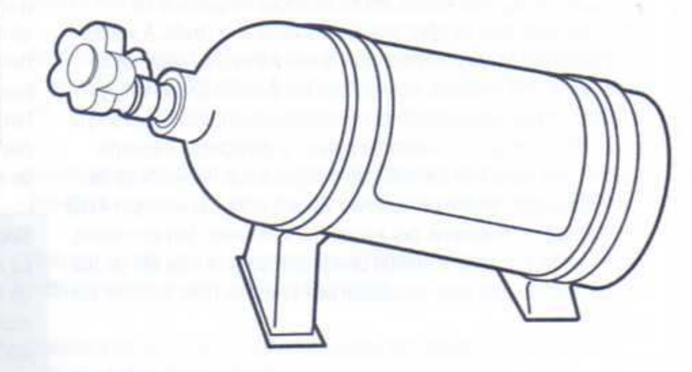
Una vez que hayas comprado un kit de frenos, puedes instalarlo o quitarlo de tu coche en el menú Configuración.





NOS (Nitro)

Modificación	*NOS (Nitro)*
Lugar	*Menú Motor en Componentes*
Coste medio	*5.000*
Mejora	*Propulsión*



Usar una bombona de óxido nitroso (N_2O) en tu coche te dará la opción de usar tu motor en modo sobrealimentado durante un periodo de duración variable. Explicándolo de modo simple, tu coche tendrá un sistema de "propulsión" temporal. Al ser un combustible enriquecido, el N_2O aumenta la potencia disponible de tu vehículo (llegando a duplicarla) al aprovecharse de la presión de la sobrealimentación. La capacidad del depósito es limitada (su contenido se va reduciendo a medida que lo usas) pero se rellena automáticamente antes de cada carrera o recorrido libre. Para usar el N_2O, pulsa R1 (en un mando analógico (DUALSHOCK® 2) o R2 (en el volante Driving Force Pro), e inmediatamente te beneficiarás de un aumento de potencia. Además de suponer un avance considerable en tu rendimiento, también escucharás el "silbido" característico de tu nuevo equipamiento.





Una vez que hayas instalado el tanque de NOS podrás ajustar la salida del N_2O -en un rango entre 10 y 100- en el menú Configuración, si seleccionas el icono con forma de llave. Una salida baja provocará una propulsión ligera pero duradera. Una salida alta producirá un rendimiento considerablemente más potente pero de corta vida, de una duración media de una vuelta.

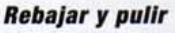
Instalar un embrague

Modificación	*Instalar un embrague*
Lugar	*Menú Tren potencia en Componentes*
Coste medio	*Largo = 1.600* *Doble = 2.600* *Triple = 4.000*
Mejora	*Aumenta la velocidad de los cambios de marcha*



Embrague largo: embrague reforzado que reduce los tiempos muertos entre cambios de marchas.

Embrague doble: este componente deportivo permite cambios de marchas más bruscos y reduce más aún los tiempos muertos.





Embrague triple: esta pieza de equipamiento definitiva produce cambios de marcha extremadamente suaves sin tiempos muertos. Se recomienda usarlo con una transmisión completamente personalizable.

En el menú Configuración puedes cambiar el embrague de tu coche en cualquier momento. No es posible realizar más ajustes.

Rebajar y pulir

Modificación	*Rebajar y pulir*
Lugar	*Menú Motor en Componentes*
Coste medio	*5.250*
Mejora	*Aumento de potencia en un +3%*

Puede producirse un pequeño aumento de potencia al pulir el interior de los puertos de admisión y de escape, lo que limita la pérdida de flujo de aire provocada por la resistencia. Esta modificación es definitiva y no puede ser ajustada, instalada o eliminada en el menú Configuración.







Instalar una suspensión

Modificación	*Instalar una suspensión*
Lugar	*Menú Suspensión en Componentes*
Coste medio	*Deportiva = 3.100* *Semideportiva = 7.200* *Personalizable = 16.000*
Mejora	*Suspensión más rígida que es parcial o completamente ajustable.*

Kit de suspensión deportiva: este kit de precio razonable ayuda a estabilizar el comportamiento de tu coche. Esta suspensión es más firme que los componentes originales y viene con amortiguadores ajustables de doble tubo. Una vez que instales este kit podrás ajustar los siguientes elementos:

- Altura del coche delantera y trasera.
- Niveles de amortiguación delanteros y traseros (sin distinguir entre compresión y extensión).
- Cámber de los neumáticos delanteros y traseros.

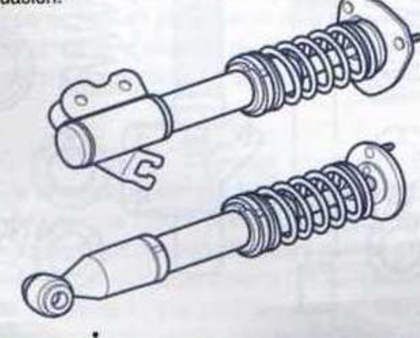
Kit de suspensión semideportiva: este kit es algo más caro y ofrece los ajustes anteriores junto con la opción de ajustar el índice de muelles. Ésta es la lista completa de ajustes:

- Índice de muelles delantero y trasero.
- Altura del coche delantera y trasera (altura mínima más baja que en el kit deportivo).
- Niveles de amortiguación delanteros y traseros (sin distinguir entre compresión y extensión).
- Cámber de los neumáticos delanteros y traseros (rango más amplio que en el kit deportivo).

Suspensión completamente personalizable: te permite ajustar una amplia gama de parámetros:

- Índice de muelles delantero y trasero.
- Altura del coche delantera y trasera (con un rango más amplio a ambos extremos de la escala).
- Amortiguador de compresión delantero y trasero.
- Amortiguación de extensión delantero y trasero.
- Cámber de los neumáticos delanteros y traseros (con un margen más amplio).
- Ángulos de eje delanteros y traseros.
- Estabilizadores delanteros y traseros.

Por tanto, el menú Configuración te permitirá acceder a una serie de parámetros en función del kit que instales en tu coche. La tabla siguiente incluye un resumen de las opciones. Ten en cuenta que en las tiendas de componentes de la sección Empresa de componentes venden una suspensión original especial que es similar a la suspensión totalmente personalizable, pero que cuenta con una mayor gama de ajustes en materia de índice de muelles y fuerza de amortiguación.





	Estándar	Deportiva	Semideportiva	De carrera
Índice de muelles	No	No	Sí	Sí
Altura del coche	No	Sí (*1)	Sí (*2)	Sí (*3)
Amortiguador	No	Sí	Sí	No
Amortiguador (compresión)	No	No	No	Sí
Amortiguador (extensión)	No	No	No	Sí
Cámber	No	Sí (*4)	Sí (*5)	Sí (*6)
Ángulo del eje	No	No	No	Sí
Estabilizador	No	No	No	Sí

*1 El margen de ajuste de la altura depende del vehículo.

*2 Un margen más grande: idéntica altura máxima, menor altura mínima.

*3 Un margen mucho más grande: mayor altura máxima, menor altura mínima.

*4 Margen del ajuste del cámber en el kit deportivo: de 0 a 3°.

*5 Margen del ajuste del cámber en el kit semideportivo: de 0 a 7 en las ruedas delanteras y de 0 a 5 en las traseras.

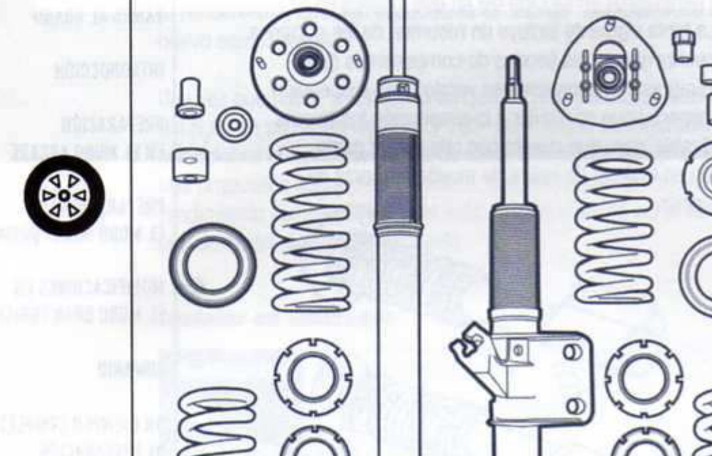
*6 Margen del ajuste del cámber en el kit de carreras: de 0 a 12° en las ruedas delanteras y de 0 a 10° en las traseras.





Ahora explicaremos cada una de los ajustes disponibles.



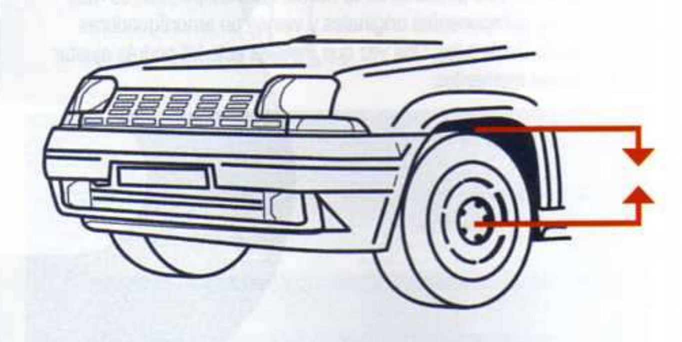



Índice de muelles: Te permite ajustar el índice de muelles de los ejes delanteros y traseros en función del terreno y del vehículo: cuanto más inestable sea el terreno, más tensos pueden ajustarse los muelles. Un ajuste tenso hace que el eje afectado sea menos sensible a las transferencias de peso (ver página 33), por lo que la irregularidad del terreno se transmite más directamente al chasis. Sin embargo, un ajuste demasiado alto te hará perder en tracción lo que ganas en precisión. El mismo principio se aplica tanto al eje delantero como al trasero. No hay reglas que impidan que adoptes ajustes asimétricos, pero recuerda tener en cuenta la distribución del peso.



Consejo

A la hora de elegir una suspensión, hay que tener dos factores en cuenta: la ***posición del motor*** *y la* ***disposición de la suspensión****. La suspensión del eje que soporta al motor debería ser más rígida: suspensión delantera para un motor delantero, y viceversa. Además, la suspensión trasera debería estar más rígida que la delantera, ya que el eje trasero se encuentra con obstrucciones que provocan vibraciones tras el eje delantero, su reacción puede reforzarse para evitar llegar al tope. Ya que estos dos factores a veces entran en conflicto (especialmente en los vehículos de tracción delantera) y la disposición de la suspensión debe adaptarse siempre a la naturaleza específica de cada pista, está claro que no es nada fácil dar con el ajuste "ideal". Por tanto, deberías procurar usar la siguiente fórmula: tensa los muelles todo lo que puedas para limitar el efecto de las transferencias de peso y mantén estable la carrocería haciendo que el eje trasero esté más rígido, teniendo en cuenta la posición del motor. En resumen: si el motor de tu coche está en la parte delantera, tensa los muelles delanteros pero no tanto como la suspensión trasera; si tu motor está en la parte trasera, tensa los muelles traseros mucho más que la suspensión delantera. Como siempre, evita los extremos. Unos muelles delanteros excesivamente tensos harán que el coche sea más propenso a subvirar al tomar una curva (ver página 36), mientras que una suspensión trasera excesivamente rígida producirá sobreviraje (ver página 34). Afortunadamente, hay otros ajustes disponibles para compensar estos efectos: especialmente los estabilizadores, que comentaremos más adelante.*



Altura del coche: Ajusta la altura del coche lo más baja posible que te permita el terreno y los ajustes de muelles (aunque en un rally sobre tierra, la elevación debería ser mayor con muelles menos tensos). Si has instalado alerones traseros en tu coche, también tendrás que tener en cuenta la carga aerodinámica (adherencia): ésta puede forzar tu coche hacia atrás de tal forma que roce con la carretera. Como suele ser habitual, la única forma de encontrar la configuración perfecta para una situación concreta es dar varias vueltas de prueba al circuito.

Consejo

Ajustar la altura de la carrocería te permite determinar el "equilibrio" del coche. Corregir la altura del coche puede ayudarte a compensar su tendencia a elevar el morro durante la aceleración en las rectas y tras frenar antes de tomar una curva, cuando las fuerzas aerodinámicas provocan que la parte delantera del coche se balancee ligeramente. Para contrarrestar este efecto, lo recomendable es ajustar la altura delantera más baja que la trasera. Esta configuración produce un colchón de aire que crea un efecto de succión bajo el panel del suelo, pero reduce la velocidad máxima.

Amortiguador: Este ajuste es exclusivo del kit de suspensión deportivo, e incluye ajustes simétricos de los amortiguadores de compresión y extensión. Por muy útil que sean los amortiguadores tensos, recuerda que una dureza excesiva reducirá ligeramente tu velocidad máxima y probablemente reduzca tu fuerza de conducción. Para optimizar los resultados, procura encontrar un equilibrio entre los ajustes de índice de muelles, altura del coche y amortiguadores. Por ejemplo, evita unos muelles tensos con una carrocería baja y unos amortiguadores suaves.

Explicación técnica

Un muelle de suspensión resiste la compresión al producir un esfuerzo proporcional a su desplazamiento para "absorber" las irregularidades de la carretera. En contraste, un amortiguador evita una variación en el desplazamiento mediante la producción de una resistencia proporcional a la velocidad de dicho desplazamiento, lo que evita que los muelles estén continuamente saltando arriba y abajo. Sin amortiguador, un muelle único seguiría oscilando alrededor de su posición neutral tras un desplazamiento. El amortiguador permite el desplazamiento del muelle, pero evita una extensión o compresión excesivamente rápida en proporción al ajuste. Es por eso que tensar los amortiguadores restringe la compresión de la suspensión cuando está sujeta a una sacudida, pero permite movimientos suaves como las transferencias de peso.






Amortiguador (compresión): Este ajuste se refiere únicamente al compresor del amortiguador (con valores que van de 1 a 10 tanto para la parte delantera como la trasera). Un ajuste tenso evitará un impacto producido por una gran caída. No olvides configurar la suspensión teniendo en cuenta si es mejor ajustar un compresor del amortiguador más alto en la parte trasera que en la delantera.

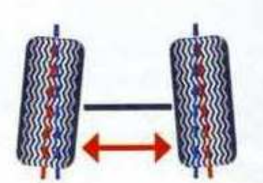
Consejo
Si te decantas por una suspensión tensa, selecciona una unidad menos en la parte delantera que en la trasera (por ejemplo, 7 en la parte delantera y 8 en la trasera).

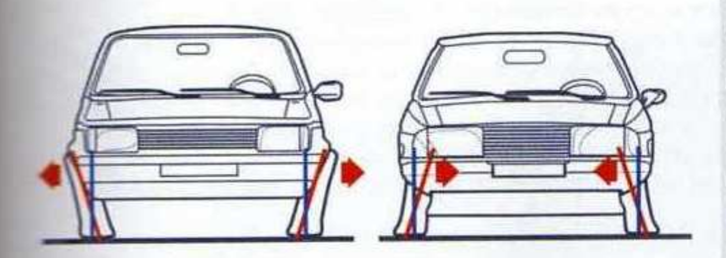
Amortiguador (extensión): Es fundamental que este ajuste esté coordinado con el anterior. Por normal general y para no perjudicar a la fuerza de conducción, deberías ajustar el amortiguador de extensión algo más bajo que el de compresión. Esto evitará que el muelle afectado retorne rápidamente a la posición neutral. Procura que este ajuste no sea demasiado rígido, ya que puede provocar una pérdida frecuente de contacto entre los neumáticos y el asfalto.

Consejo
Si quieres conseguir una fuerza de conducción superior en la parte trasera, y un mayor control de la parte delantera, ajusta el parámetro trasero dos unidades por encima del delantero (por ejemplo, 4 en la parte delantera y 6 en la trasera).

Ejemplo práctico
Para solucionar el problema provocado por los saltos (como los que hay en el circuito de Seattle), tendrás que procurar aterrizar suavemente y resistir el rebote que provocaría un ajuste erróneo del amortiguador de extensión. Para lograr esto, elige un ajuste alto del amortiguador de extensión y uno bajo del amortiguador de compresión (evitando los extremos, claro está). Comprobarás que los saltos ya no te provocarán más pérdidas del control.

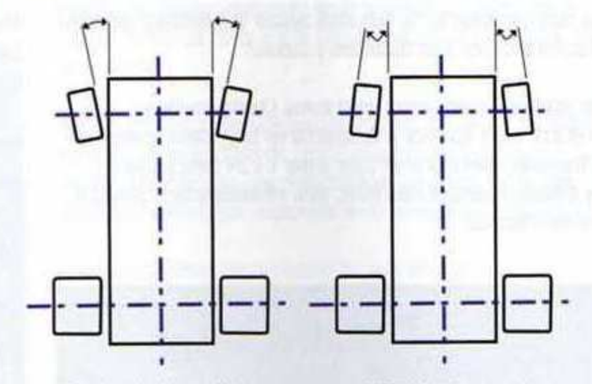
Cámber: El ángulo del cámber se expresa en grados, y puede ser neutral (las partes superiores e inferiores de un juego de ruedas son paralelas unas con otras), negativo (la parte superior de la rueda apunta al interior del coche, y la inferior hacia el exterior) o positivo (la parte superior de la rueda apunta al exterior, la inferior al interior). Un ajuste negativo del cámber optimizará la superficie de contacto entre el neumático y el asfalto durante una curva, con la consiguiente mejora de tracción pero yendo en detrimento de la estabilidad y rendimiento en las rectas. Evita los ajustes de cámber excesivamente altos: pueden reducir la eficacia de tus frenos, afectar a la conducción y mermar tu velocidad máxima.





Consejo
Si es necesario, adopta un cámber de 2 grados en la parte delantera y de más o menos 1 grado en la trasera (no superes los 2,5-3 grados en la parte delantera ni los 1,5-2 grados en la trasera). Si quieres conseguir más velocidad en las rectas, selecciona un cámber cero tanto en la parte delantera como en la trasera.

Ángulo del eje: Con un valor oscilante entre -4 y +4°, el ángulo del eje es el ángulo longitudinal que forman las dos ruedas del mismo eje.

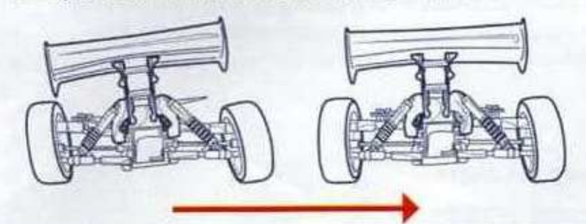


Exterior (ángulo positivo) *Interior (ángulo negativo)*

Las ruedas de un eje de tracción pueden ajustarse como "exterior" (la parte delantera de las ruedas da al exterior del coche) o "interior" (la parte delantera de las ruedas da al interior). Este ajuste afecta a la estabilidad y a la habilidad para tomar curvas.

Consejo
En un vehículo de tracción delantera, deberías mantener un ángulo de 0 (ni exterior ni interior) tanto en las ruedas delanteras como en las traseras. Con una tracción trasera potente, un ángulo ligeramente exterior en las ruedas traseras (+1°) y ligeramente interior en las delanteras (-1°) te ayudará a entrar en las curvas evitando una pérdida significativa de velocidad máxima y estabilidad. Decidas lo que decidas, usa estos ajustes con moderación. Unos ajustes altos sólo se ven justificados si vas a conducir sobre nieve.

Estabilizador: También conocido como barras antivuelco en el argot del motor, este indispensable componente se puede ajustar entre 1 y 7, tanto para la parte delantera como la trasera. Como indica su nombre, el estabilizador ayuda a evitar el balanceo, la fuerza lateral a la que están sometidos los coches. Cuanto más alto ajustes este valor, más rígido será el estabilizador.



Consejo
En los vehículos de tracción delantera, que tienen tendencia al subviraje (ver página 36), no selecciones un valor demasiado alto o tendrás problemas al girar el coche; comienza con un valor moderadamente alto (6, por ejemplo) y redúcelo gradualmente hasta encontrar el equilibrio justo. Suele estar alrededor de 4. Con respecto a los vehículos de tracción trasera, ten en cuenta la posición del motor y nunca escojas el valor más alto del estabilizador del eje trasero; si lo haces, potenciarás la tendencia del coche al sobreviraje (ver página 34). Comienza con 7 y reduce el valor hasta que te sientas cómodo. Ten en cuenta que las ayudas de conducción como la TCS te ayudarán a controlar los vehículos de tracción trasera más potentes.



Equilibrado de frenos

Modificación	*Equilibrado de frenos*
Lugar	*Menú Frenos en Componentes*
Coste medio	*10.300*
Mejora	*Ajusta la distribución de los frenos entre los ejes delantero y trasero.*

Si compras este componente, te permitirá ajustar la intensidad del freno y su distribución entre los ejes delantero y trasero.

Para ajustar este parámetro, entra en el menú Configuración y selecciona el icono que aparece a la derecha de la pestaña Equilibrado de frenos. Tras esto, selecciona un valor entre 1 y 24 para los ejes delantero y trasero. A valores más altos, más intensificarás la potencia de freno del eje afectado.



Pista
Ajusta este parámetro en función de la superficie y del comportamiento del vehículo.

- *Sobre una pista de asfalto te será de utilidad aumentar considerablemente el ajuste de los frenos delanteros. Sin embargo, reducir el ajuste trasero te ahorrará sorpresas desagradables (derrapes, ruedas bloqueadas). Un ajuste realista podría ser de 20 en el eje delantero y 15 en el trasero.*
- *Si corres sobre una superficie resbaladiza (tierra, lluvia o nieve), y quieres que tus frenos se comporten como un freno de mano, puedes seleccionar los ajustes contrarios: por ejemplo, aumentar el freno trasero para "tensar" el coche. Dicho esto, deberías evitar usar los frenos si tus ruedas no están perfectamente alineadas. Como siempre, puedes afinar gradualmente tus ajustes probando el coche.*



Equilibrado del motor

Modificación	*Equilibrado del motor*
Lugar	*Menú Motor en Componentes*
Coste medio	*11.000*
Mejora	*Aumento de potencia en un +3%*

Proporciona un ligero aumento de potencia al equilibrar los elementos móviles del ensamblaje. Esta modificación es definitiva y no puede ser ajustada, instalada o eliminada en el menú Configuración.



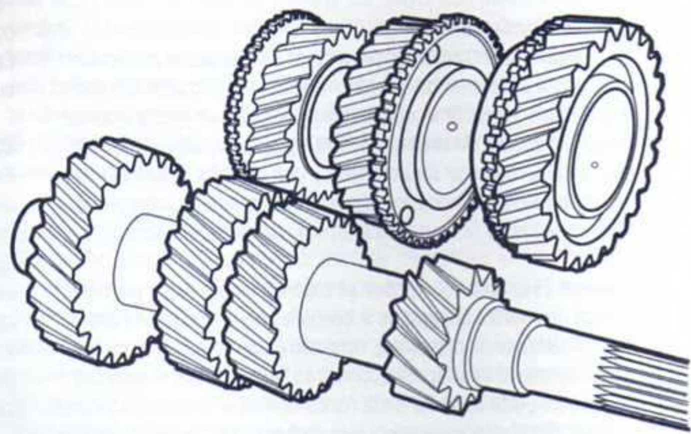
Cilindrada

Modificación	*Cilindrada*
Lugar	*Menú Motor en Componentes*
Coste medio	*8.500*
Mejora	*Aumenta la potencia en un +4%*

Mejora la potencia y el par de torsión aumentando la capacidad. Esta modificación es definitiva y no puede ser ajustada, instalada o eliminada en el menú Configuración.

Instalar una transmisión

Modificación	*Instalar una transmisión*
Lugar	*Menú Tren potencia en Componentes*
Coste medio	*Marchas cortas = 5.600* *Marchas muy cortas = 5.600* *Personalizable = 10.200*
Mejora	*Acerca las relaciones de marchas, añadiendo una marcha y/o la transmisión es ajustable.*



Marchas cortas: transmisión de relación corta que evita declives excesivos de revoluciones o grandes espacios entre marchas. Este equipamiento no tiene ningún ajuste disponible.

Marchas muy cortas: transmisión con relaciones de marcha aún más cortas y una marcha adicional (por lo que una transmisión de 5 velocidades pasa a ser de 6). Este equipamiento no tiene ningún ajuste disponible.

Transmisión/Completamente personalizable: esta fantástica pieza de ingeniería ofrece el mismo número de marchas que el modelo anterior. Sin embargo, también dispone de la ventaja extra de ser completamente ajustable, permitiéndote ajustar las marchas una por una (incluyendo la marcha adicional).

Entra en el menú Configuración para seleccionar la transmisión que quieras usar. Si eliges la transmisión personalizable, puedes ajustarla a tu gusto mediante el icono habitual. Los ajustes aquí disponibles son muy importantes a la hora de adaptar las relaciones de marchas del coche a la pista y a las fuerzas aerodinámicas (especialmente tras alterar los ajustes de la adherencia, por ejemplo). Comienza consultando el valor original de la pestaña "Configuración automática".



Si modificas este valor, verás que el gráfico de relaciones de marchas cambia. El eje vertical del gráfico indica las RPM, mientras que el horizontal representa, obviamente, la velocidad. Cuanto más alto sea el valor de la configuración automática, más partido sacará tu transmisión a toda la gama de marchas del motor: podrás acelerar y decelerar más en cada marcha. Un valor alto de la configuración automática provocará velocidades máximas más altas, mientras que un valor bajo favorecerá la aceleración. No vayas demasiado lejos en uno u otro sentido: una transmisión excesivamente larga puede impedirte emplear a fondo todas las marchas (algo que puede ser especialmente perjudicial para el rendimiento de un motor turbo), mientras que una transmisión demasiado corta limitará de forma drástica tu velocidad máxima.



Hay una forma sencilla de personalizar la transmisión para ajustarla a los requisitos específicos de cada circuito: sólo tienes que alcanzar el límite de revoluciones de tu marcha más rápida al final de la recta más larga de la pista. Si lo alcanzas antes, no estás sacando todo el rendimiento a tu velocidad máxima, y deberías alargar la transmisión; si no lo alcanzas en ningún momento, es que no estás usando toda la gama de marchas de tu motor; por tanto, deberías acortar tu transmisión. Ajusta la configuración automática unidad a unidad hasta que des con la mejor configuración. Por último, ten en cuenta que puedes ajustar las relaciones de marchas de la transmisión, si necesitas ajustar una marcha en particular. Recuerda que puedes volver a los valores predeterminados en cualquier momento.

Nota

Ajustar el valor de la marcha más rápida afectará a la curva de todas las relaciones de marchas. Por supuesto, nada te impide volver a redefinir el valor de la configuración automática.

Instalar un volante de inercia

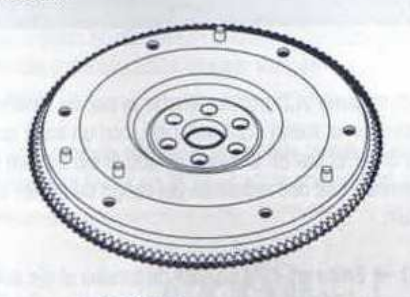
Modificación	*Instalar un volante de inercia*
Lugar	*Menú Tren potencia en Componentes*
Coste medio	*Deportivo = 430* *Semideportivo = 550* *De competición = 1.000*
Mejora	*Mejora de la respuesta del motor.*

Volante de inercia deportivo: este volante de inercia ligero facilita una mayor respuesta en la aceleración del motor al reducir la inercia de la masa interdependiente del volante en el cigüeñal.

Volante de inercia semideportivo: volante de inercia fabricado en acero de molibdeno de cromo que funciona como el modelo anterior, con una reducción de peso adicional para conseguir aún mayor respuesta en la aceleración del motor.

Volante de inercia de competición: definitivo y extremadamente ligero volante de inercia para usar con motores puestos a punto. Compatible con la transmisión personalizable y el embrague triple.

Equipa tu motor con el volante de inercia de tu elección en el menú Configuración. No hay ajustes disponibles para ninguno de los tres modelos.





COMENZANDO
CONDUCIR
AJUSTES Y COMPONENTES
CIRCUITOS
PRUEBAS
MODO FOTOGRAFÍA
ÍNDICE
VAMOS AL GRANO
INTRODUCCIÓN
PREPARACIÓN EN EL MODO ARCADE
PREPARACIÓN EN EL MODO GRAN TURIS
MODIFICACIONES EN EL MODO GRAN TURIS
SUMARIO
UN EJEMPLO COMPLE DE PREPARACIÓN
CONSEJOS SOBRE LOS AJUSTES
MODIFICACIONES ESENCIALES
MODIFICACIONES CLA
MODIFICACIONES ÚTI
MODIFICACIONES COMPLEJAS
MODIFICACIONES MENORES

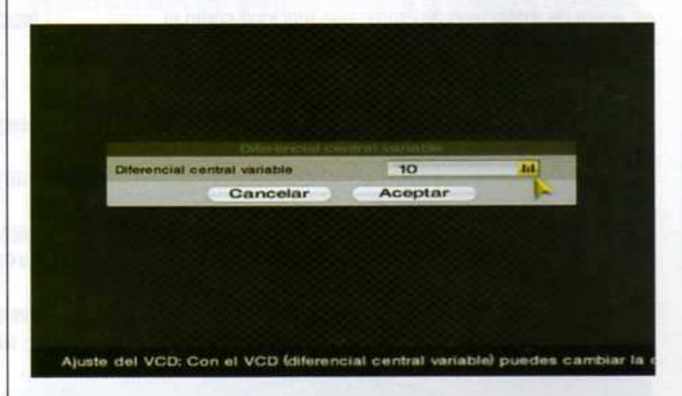


Sistema VCD

Modificación	*Sistema VCD*
Lugar	*Menú Otros en Componentes*
Coste medio	*10.500*
Mejora	*Ajusta la distribución del par de torsión delantero/trasero en vehículos 4WD.*



El VCD, o variable diferencial central (también conocido como "Torsen"), distribuye el par de torsión enviado a los ejes delantero y trasero en los vehículos de tracción a las cuatro ruedas. Instalar un sistema VCD te permite ajustar esta distribución de forma precisa.



Si instalas un sistema VCD podrás ajustar el par de torsión enviado al eje delantero en el menú Configuración, con un valor que oscila entre 10% y 50%. El par de torsión enviado al eje trasero se ajusta automáticamente. Los dos extremos del rango de ajuste se describen a continuación:

Ajuste de 10 → Envía un 10% del par de torsión al eje delantero y un 90% al trasero. El comportamiento del coche es similar al de un vehículo con tracción trasera.

Ajuste de 50 → Envía un 50% del par de torsión al eje delantero y un 50% al trasero. En este caso, el par de torsión se envía de forma equitativa a las cuatro ruedas.

Consejo

Sobre la pista, es a menudo preferible elegir un ajuste de entre 20% y 30% al eje delantero para evitar una tendencia al subviraje. Sobre tierra o hielo, puedes cambiar este ajuste para adaptarlo a tu estilo al volante y preferencias.



Instalar un alerón trasero

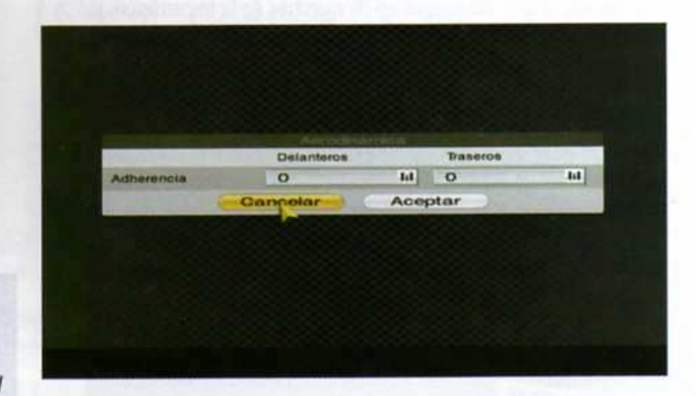
Modificación	*Instalar un alerón trasero*
Lugar	*Tienda de mantenimiento GT Auto*
Coste medio	*1.200*
Mejora	*Mejora la conducción*

Para instalar un alerón trasero, entra en el punto GT Auto del mapa del mundo y busca entre la amplia selección de modelos hasta dar con el alerón que mejor se adapte a tu coche. Ten en cuenta que esta modificación no está disponible para algunos vehículos (las furgonetas, por ejemplo). Obviamente, instalar un alerón nuevo eliminará automáticamente el modelo anterior, si es que tenías ya instalado uno. Si quieres volver a instalar el antiguo más adelante, tendrás que pagar por ello.





Tras instalar un alerón trasero en tu coche, entra en el menú Configuración. El menú Adherencia te permite ajustar la fuerza aerodinámica de la parte delantera y trasera de tu vehículo. Cuanto más alto sea el valor que ajustes, más grande será la adherencia en esa parte del vehículo. Por norma general, la adherencia mejora el manejo del coche, empleando su velocidad. Básicamente, los apéndices aerodinámicos de un coche funcionan como las alas de un avión, ¡pero instalados hacia atrás! Su único objetivo es evitar que el coche salte a alta velocidad y para aumentar la fuerza del peso de las ruedas en las curvas. En resumen, cuanto más aumentes el empuje negativo de un coche, más aumentarás su estabilidad; pero también reducirás su velocidad máxima. Tú decides cómo adaptar este parámetro, en función de lo sinuoso (elige un ajuste alto) o rápido (elige un ajuste bajo) que sea el circuito. Deberías seleccionar un valor más alto en la parte trasera que en la delantera. Además, no deberías abusar de este ajuste a la hora de corregir problemas de sobreviraje o subviraje.



Consejo

Existe una interacción obvia entre el parámetro de adherencia y los de transmisión y chasis. Un ajuste alto de adherencia tiende a comprimir la suspensión del chasis; los muelles deben, por tanto, ser capaces de soportar esta carga excesiva sin que el coche roce la pista. Además, la resistencia a la penetración al aire aumenta con la adherencia; esta fuerza horizontal actúa sobre el alerón trasero, funcionando como un freno y reduciendo la velocidad del coche... ¡Por eso es tan importante ajustar la transmisión!

En resumen: recuerda que una velocidad máxima elevada se deriva de unos ángulos de cámber y de eje con valor cero, una adherencia mínima y unos ajustes de transmisión optimizados. Sin embargo, esta configuración perjudica a la conducción y a la estabilidad en las curvas. Como siempre, de ti depende encontrar el mejor equilibrio entre estos ajustes teniendo en cuenta las características de cada circuito.



Ayudas de conducción electrónicas

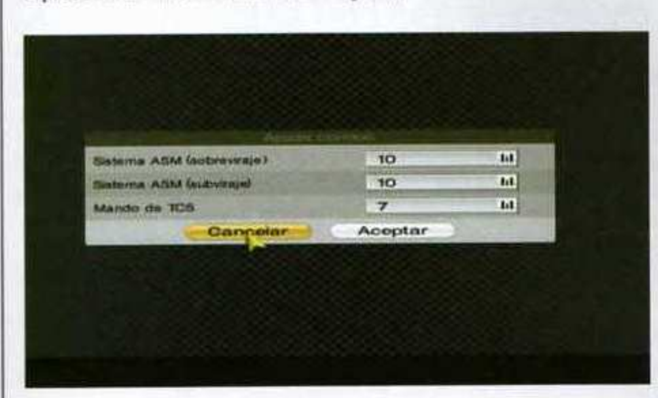
Modificación	*Ajustar ayudas de conducción*
Lugar	*Menú Configuración*
Coste medio	*Gratis*
Mejora	*Te ayudan con el subviraje, el sobreviraje y los derrapes.*

En Gran Turismo 4, los dos sistemas de ayuda de conducción se incluyen de forma gratuita en todos los vehículos. Sólo tienes que entrar en el menú Configuración si quieres modificar estos parámetros.

ASM: este sistema te ayuda a contrarrestar el sobreviraje y el subviraje. Puedes ajustar cada uno de estos parámetros con un valor entre 0 y 20.

TCS: esta ayuda te permite reducir los derrapes, mejorando los arranques y limitando los tambaleos cuando aceleras mientras tomas las curvas. Puedes ajustar este parámetro entre 0 y 10.

En cada una de estas ayudas de conducción, un ajuste de cero implica una desactivación total, mientras que un ajuste máximo representa un nivel de asistencia muy alto.

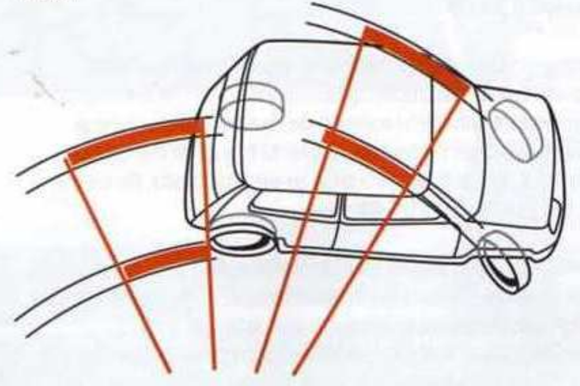
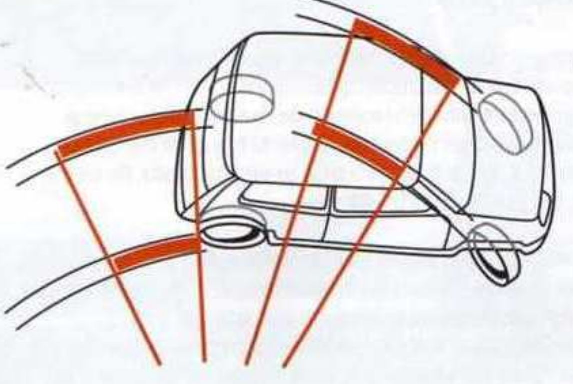


Consejo
Las dos ayudas de conducción están activadas por defecto. Puedes disminuir gradualmente el sistema ASM en los coches de baja potencia. Sin embargo, te costará controlar la excesiva potencia de un prototipo de coche de carreras sin la ayuda del sistema TCS. Dicho esto, si tienes la experiencia suficiente, puedes ir disminuyendo el TCS todo lo posible y aprender a acelerar gradualmente, y conseguir potencialmente incluso mejores marcas.

LSD

Modificación	*LSD*
Lugar	*Menú Tren potencia en Componentes*
Coste medio	*LSD a 1= 4.250* *LSD a 1,5 = 4.250* *LSD a 2 = 4.250* *Híbrido = 6.300*
Mejora	*Mejora la conducción y el frenado*

"LSD" son las siglas de "Limited-Slip Differential" (Diferencial de deslizamiento limitado). El objetivo de este componente es simple: al recorrer una curva, las ruedas de un coche no giran a la misma velocidad porque las ruedas exteriores recorren una distancia más larga que las interiores. En otras palabras, la trayectoria de las ruedas exteriores sigue un arco más amplio que las interiores, por lo que su velocidad angular es diferente... de ahí el término "diferencial". En los sistemas clásicos, el diferencial permite una diferencia de velocidad ilimitada, lo que puede provocar una gran desventaja en algunas circunstancias: que un neumático se eleve en el aire o pase sobre una superficie resbaladiza, por ejemplo. Para resolver este problema, el LSD es un sistema antibloqueo que permite cambiar las diferencias de velocidad permitidas para cada rueda.

LSD a 1: este modelo básico y no ajustable tiene un factor de bloqueo predeterminado de un 40% y sólo funciona como acelerador.

LSD a 1,5: este modelo no ajustable controla el deslizamiento en la aceleración, tal como hace el modelo anterior; pero también ayuda de forma parcial a mantener la simetría del freno del motor al decelerar.

LSD a 2: este modelo no ajustable controla el deslizamiento en la aceleración y deceleración usando valores predeterminados.

LSD híbrido: este modelo definitivo te permite ajustar el par de torsión inicial y el factor de bloqueo en la aceleración y la deceleración.

COMENZANDO
CONDUCIR
AJUSTES Y COMPONENTES
CIRCUITOS
PRUEBAS
MODO FOTOGRAFÍA
ÍNDICE
VAMOS AL GRANO
INTRODUCCIÓN
PREPARACIÓN EN EL MODO ARCADE
PREPARACIÓN EN EL MODO GRAN TURIS
MODIFICACIONES EN EL MODO GRAN TURIS
SUMARIO
UN EJEMPLO COMPL DE PREPARACIÓN
CONSEJOS SOBRE LOS AJUSTES
MODIFICACIONES ESENCIALES
MODIFICACIONES CL
MODIFICACIONES ÚT
MODIFICACIONES COMPLEJAS
MODIFICACIONES MENORES



Si compras el LSD híbrido, puedes configurarlo a tu gusto en el menú Preferencias. Puedes ajustar tres parámetros:

- Par de torsión inicial: el rango de ajuste del par de torsión inicial del motor oscila entre 5 y 60. A valores más altos, más te beneficiarás de la ayuda del LSD.

- Aceleración LSD: cuanto más aumentes este valor (también conocido como "calibración de acelerado"), más se asemejará el comportamiento de tu coche al de un kart, como si tuviese un diferencial casi bloqueado. Si bien tu fuerza de conducción aumentará, tu habilidad para girar se verá mermada. De nuevo, este valor oscila entre 5 y 60.



- Deceleración LSD: cuanto más aumentes este parámetro (también conocido como "calibración de deceleración"), más te beneficiarás del freno del motor, reduciendo tus distancias de frenado (especialmente si escoges una transmisión manual). Por otro lado, tu coche será propenso a irse hacia adelante al decelerar. Este valor también oscila entre 5 y 60.





Pista de ajuste

Si reduces el valor de tus ayudas de conducción ASM y TCS, tendrás que aumentar ligeramente los valores del LSD para mantener un mejor control en los vehículos más potentes.

Consejo de conducción

Si has elegido ajustes de alto calibrado, tendrás que conducir de forma incisiva al entrar en curvas. En efecto, si giras el volante de forma brusca al acercarte a una curva, liberarás el peso en la rueda interior, lo que acelerará tu vehículo. El par de torsión máximo será transferido a la rueda exterior, lo que te permitirá atacar la curva. Cuando estás tomando una curva al límite de tracción, ten el valor de mantener tu aceleración o de moderarla, pero no deceleres súbitamente.

Conclusión sobre el LSD

Aprender a usar el LSD no es sencillo. El LSD mejora la sensación de control sobre los coches más potentes, pero este beneficio es difícil de calibrar. Por encima de cualquier otro factor, será tu sensibilidad la que decida la utilidad de este equipamiento. En el mundo real de las carreras, este componente es de vital importancia. En Gran Turismo 4, sus efectos son considerablemente moderados (así como su número de ajustes) para hacerlo más accesible.

Explicaciones técnicas para aficionados

Un diferencial clásico conecta las dos ruedas de un eje y distribuye el par de torsión del motor a las ruedas izquierda y derecha. Su debilidad reside en que permite diferencias ilimitadas de velocidad entre las ruedas. Con un equipamiento estándar, tener una rueda en el aire o sobre una superficie de tracción baja tiene como consecuencia que todo el par de torsión disponible se transmita a esta rueda, en detrimento de la rueda que está firmemente agarrada al asfalto.

El principio de diferencial de autobloqueo incluye la introducción de una fricción interna que determina el par de torsión restante que está disponible para la rueda con menor tracción. El modelo más común usa discos con capa de aceite. El valor de la diferencia máxima de velocidad tolerada por este tipo de diferencial se conoce como "calibración".

El LSD, o diferencial de deslizamiento limitado, es una evolución de la diferencial de autobloqueo. Al igual que en el efecto de autobloqueo, también ofrece la posibilidad de alterar las diferencias de velocidad permitidas para cada pista.

En resumen, si tienes la sensación de que tu coche se niega a girar al entrar en una curva, deberías invertir en un LSD que te ayudará a combatir el problema. Ajustar el par de torsión inicial del motor y los factores de bloqueo de la aceleración te permiten corregir el comportamiento encontrado al decelerar mientras entras en una curva y al acelerar al salir.







Ajustes precisos para aficionados

La efectividad de un LSD está determinada por su "factor de bloqueo" o "calibración". La siguiente fórmula se aplica en los cálculos:

T% = Factor de bloqueo en %
Md G = Factor de bloqueo de la rueda izquierda en N.m
Md D = Factor de bloqueo de la rueda derecha en N.m

$$T\% = \frac{Md\ G - Md\ D}{Md\ G + Md\ G} \times 100$$

Esta fórmula determina el funcionamiento de la calibración: a valores más bajos, menos diferencia entre el par de torsión distribuido entre ambas ruedas. A continuación, se detallan tres ejemplos en los que una rueda lleva más tracción que la otra. A la rueda con menos tracción (o la que gira con más rapidez) la llamaremos "la rueda rápida", en oposición a la rueda con mayor tracción, a la que bautizaremos como "la rueda lenta":

- *Ejemplo con un ajuste T del 80%*
  La rueda rápida transfiere un 10% del par de torsión inicial (50 – 80/2 = 10%)

  La rueda lenta transfiere un 90% del par de torsión inicial (50 + 80/2 = 90%)

- *Ejemplo de ajuste de calibración T del 40%*
  La rueda rápida transfiere un 30% del par de torsión inicial (50 – 40/2 = 30%)

  La rueda lenta transfiere un 70% del par de torsión inicial (50 + 40/2 = 70%)

- *Ejemplo de ajuste de calibración T del 10%*
  La rueda rápida transfiere un 45% del par de torsión inicial (50 – 10/2 = 45%)

  La rueda lenta transfiere un 55% del par de torsión inicial (50 + 10/2 = 55%)

En todos los casos, la rueda con mayor tracción transmite el mayor par de torsión. La acción del LSD tiene un efecto estabilizador e influencia el control del coche durante la curva.

Puede ser complicado entender que un valor bajo en realidad mejore la efectividad del sistema. Para permitirte ajustar estos valores de forma instintiva en Gran Turismo 4, el orden ha sido invertido. Esto puede que irrite a los puristas, pero al resto nos simplifica los ajustes (y la teoría subyacente).

El ejemplo siguiente te puede ayudar a entender la forma en que opera el LSD. Cuando tengas dinero suficiente para comprar un Gillet Vertigo Race Car 2004 -un poderoso vehículo de tracción trasera de alrededor de 882 CV equipado con un LSD-, da una vuelta por el complicado circuito Apricot Hill. Cualquier tracción trasera potente te servirá también para comprobar este equipamiento.

- *Da varias vueltas con los siguientes ajustes predeterminados. Ayudas de conducción: Sobreviraje ASM = 11; Subviraje ASM =11; TCS = 6*

  LSD: Par de torsión inicial = 10; Aceleración = 40; Deceleración = 20

  Deberías conseguir sin problemas un tiempo de vuelta de 01:08.000.

- *Ahora desactiva las ayudas de conducción ajustando los valores de TCS y ASM a 0.*

  Ajusta los tres valores de los parámetros LSD al mínimo: te sugerimos un 5.

  Ahora intenta alcanzar a tu repetición fantasma. Pronto te darás cuenta de que los sistemas TCS y ASM son valiosos aliados.

- *Ahora ajusta los parámetros LSD de la siguiente forma, sin TCS o ASM:*

  Par de torsión inicial = entre 40 y 50;
  Aceleración = entre 50 y 55; Deceleración = entre 20 y 30

Vuelve al circuito, mantente alerta y sigue a tu fantasma. Notarás que el salvaje Vertigo ahora es algo fácil de domar.



AYC LSD

Modificación	AYC LSD
Lugar	Menú Tren potencia en Componentes
Coste medio	8.000
Mejora	Corrige un derrapaje innecesario

Disponible sólo para algunos vehículos, esta ayuda de conducción electrónica evita el derrape excesivo y la pérdida de control.

Alterando el valor del AYC LSD puedes ajustar la intensidad del control activo de derrapaje (con un valor oscilante entre 30 y 130). Esta ayuda de conducción aumenta la estabilidad del coche tras un cambio de dirección.

Consejo
No escojas valores demasiado altos en esta ayuda de conducción si conduces sobre circuitos de tierra muy sinuosos, como el Grand Canyon. Un control de derrapaje innecesariamente alto sólo aumentará la inercia durante cambios rápidos de dirección y puede ralentizar la conducción del vehículo.



MODIFICACIONES MENORES

Eje de transmisión de carbono

Modificación	Eje de transmisión de carbono
Lugar	Menú Tren potencia en Componentes
Coste medio	3.000
Mejora	Mayor de la respuesta del motor



Instalar un eje de transmisión de carbono limita la inercia del coche, mejorando su rendimiento. Este equipamiento no es compatible con vehículos cuyo motor esté montado cerca del eje que recibe la potencia y, por tanto, es adecuado sólo para vehículos FR o 4WD.

El menú Configuración te permite instalar o eliminar el eje de transmisión de carbono, pero no ofrece más opciones relacionadas.

Aumento de la rigidez

Modificación	Aumento de la rigidez
Lugar	Menú Otros en Componentes
Coste medio	30.000
Mejora	Mejora el rendimiento del chasis



Aumentar la rigidez del chasis protegerá a tu vehículo de los efectos progresivos de torsión que los coches sufren normalmente al frenar y girar. Fundamentalmente, esta modificación te permite hacer un mejor uso de la suspensión y, por tanto, beneficiarte de un mejor rendimiento del chasis. Sin embargo, ten en cuenta que puede provocar una ligera tendencia al subviraje.

El aumento de la rigidez es definitivo y no puede ser ajustado, eliminado o instalado en el menú Configuración.







Plan para reformar la rigidez

Modificación	*Plan para reformar la rigidez*
Lugar	*Menú Otros en Componentes*
Coste medio	*50.000*
Mejora	*Devuelve el chasis a su estado original.*

Con el tiempo, la combinación de las fuerzas ejercidas sobre el coche tiende a deformar su chasis: los frenazos, acelerones y giros someten al coche a una continua torsión y retorcimiento. El plan para reformar la rigidez devuelve al chasis a su estado original (incluso si has aumentado su rigidez). Esta modificación es especialmente útil en vehículos de largo kilometraje.

El plan para reformar la rigidez sólo puede llevarse a cabo una vez y no puede ser ajustado, instalado o eliminado en Configuración.

Equilibrado de peso

Modificación	*Equilibrado de peso*
Lugar	*Menú Configuración*
Coste medio	*Gratis*
Mejora	*Te permite añadir un lastre o reequilibrar el coche.*

Un ajuste simple disponible en el menú Configuración.



Peso de lastre: esta opción te permite lastrar tu coche con un peso de entre 0 y 200 kg.

Equilibrado delantero/trasero: esta función te permite modificar la distribución del peso de tu coche (con un valor oscilante entre -50 y +50). Usa esta función para ajustar el centro de gravedad del coche e infundirle un mayor equilibrio. Un ejemplo del uso de esta opción podría ser el añadido de un poco de peso en la parte delantera, si tu coche es propenso a sobrevirar.

Nota

Es posible usar este ajuste para participar en carreras con una desventaja de peso. ¡Sólo para conductores expertos!



SUMARIO



La siguiente tabla muestra un resumen general de todas las modificaciones disponibles en el juego. Para facilitar su consulta, éstas aparecen en el orden del menú en el que pueden encontrarse. Si quieres optimizar la forma en la que preparas tu vehículo, sigue el código de colores de la tabla: te facilitará un orden sencillo de prioridades a la hora de realizar las modificaciones más importantes.

Modificación esencial	*Influencia vital en el rendimiento*
Modificación clave	*Influencia muy grande en el rendimiento*
Modificación útil	*Influencia significativa en el rendimiento*
Modificación compleja	*Influencia notable pero requiere ajustes detallados*
Modificación menor	*Influencia pequeña en el rendimiento*

En la tabla, los valores que se muestran en la columna "coste medio" son indicativos: el coste exacto de cada modificación varía en función del fabricante. Los aumentos de potencia (expresados en un porcentaje de la potencia inicial) también pueden variar ligeramente de un coche a otro: las cifras indicadas son una media obtenida al mezclar varios modelos. Ten en cuenta que no todas las modificaciones pueden hacerse en todos los vehículos. Hay ciertas restricciones:

- Los diversos equipamientos turbo son incompatibles con algunos vehículos. De la misma forma, no todos los coches aceptan todos los niveles de turbo; el sobrealimentador sólo puede instalarse en algunos vehículos (en su mayoría V8 americanos).
- La modificación de cilindrada sólo es posible en algunos vehículos.
- El control activo de derrapaje (AYC LSD) sólo funciona en modelos específicos (como el Mitsubishi Lancer).
- Sólo los coches 4WD aceptan un sistema VCD.
- Los neumáticos normales no pueden instalarse en todos los modelos.





Lugar	Modificación	Coste medio	Mejora	Página
Menú Escape en Componentes	Escape/Filtro de aire deportivo	1.550	Potencia +2%	73
Menú Escape en Componentes	Escape/Filtro de aire semideportivo	2.850	Potencia +4%	73
Menú Escape en Componentes	Escape/Filtro de aire de competición	4.600	Potencia +5%	73
Menú Frenos en Componentes	Kit de frenos de competición	4.600	Reduce la distancia de frenado	73
Menú Frenos en Componentes	Equilibrado de frenos	10.300	Distribuye el freno entre la parte delantera y trasera	78
Menú Motor en Componentes	Mejora AN, Etapa 1	4.700	Potencia entre +10 y +15%	70
Menú Motor en Componentes	Mejora AN, Etapa 2	12.000	Potencia entre +20 y +35%	70
Menú Motor en Componentes	Mejora AN, Etapa 3	70.000	Potencia entre +30 y +55%	70
Menú Motor en Componentes	Rebajar y pulir	5.250	Potencia +3%	74
Menú Motor en Componentes	Equilibrado del motor	11.000	Potencia +3%	78
Menú Motor en Componentes	Cilindrada	8.500	Potencia +4%	78
Menú Motor en Componentes	Chip de potenciación	1.250	Potencia +4%	69
Menú Motor en Componentes	NOS	5.000	Propulsión	74
Menú Tren potencia en Componentes	Marchas cortas	5.600	Relación de marchas corta	78
Menú Tren potencia en Componentes	Marchas muy cortas	5.600	Relación de marchas muy corta; incluye una marcha adicional	78
Menú Tren potencia en Componentes	Transmisión/Completamente personalizable	10.200	Transmisión ajustable; incluye una marcha adicional	78
Menú Tren potencia en Componentes	Embrague largo	1.600	Cambios de marchas más bruscos	74
Menú Tren potencia en Componentes	Embrague doble	2.600	Cambios de marchas más rápidos	74
Menú Tren potencia en Componentes	Embrague triple	4.600	Cambios de marchas aún más rápidos	74
Menú Tren potencia en Componentes	Volante de inercia deportivo	430	Mejor respuesta del motor	79
Menú Tren potencia en Componentes	Volante de inercia semideportivo	550	Mayor respuesta del motor	79
Menú Tren potencia en Componentes	Volante de inercia de competición	1.000	Aceleración del motor aún mayor	79
Menú Tren potencia en Componentes	LSD a 1	4.250	Fuerza de conducción mejorada	81
Menú Tren potencia en Componentes	LSD a 1,5	4.250	Fuerza de conducción y estabilidad de frenos mejoradas	81
Menú Tren potencia en Componentes	LSD a 2	4.250	Fuerza de conducción y estabilidad de frenos aún más mejoradas	81
Menú Tren potencia en Componentes	LSD híbrido	6.300	LSD ajustable	81
Menú Tren potencia en Componentes	AYC LSD	8.000	Corrige un derrapaje innecesario	84
Menú Tren potencia en Componentes	Eje de transmisión de carbono	3.000	Mayor respuesta del motor	84
Menú Turbo en Componentes	Etapa 1, juego de turbinas	4.600	Potencia entre +10 y +30%	70
Menú Turbo en Componentes	Etapa 2, juego de turbinas	13.000	Potencia entre +20 y +30%	70
Menú Turbo en Componentes	Etapa 3, juego de turbinas	41.000	Potencia entre +30 y +55%	70







Lugar	Modificación	Coste medio	Mejora	Página
Menú Turbo en Componentes	Etapa 4, juego de turbinas	85.000	Potencia entre +50 y +90%	70
Menú Turbo en Componentes	Intercooler deportivo	1.800	Potencia +4%	71
Menú Turbo en Componentes	Intercooler de competición grande	3.000	Potencia +6%	71
Menú Turbo en Componentes	Sobrealimentador	13.000	Potencia +50%	71
Menú Suspensión en Componentes	Kit de suspensión deportiva	3.100	Suspensión más tensa y parcialmente ajustable	75
Menú Suspensión en Componentes	Kit de suspensión semideportiva	7.200	Suspensión más tensa, con más capacidad de ajuste	75
Menú Suspensión en Componentes	Suspensión completamente personalizable	16.000	Suspensión completamente ajustable	75
Menú Neumáticos en Componentes	Neumáticos E1	-	Económicos	-
Menú Neumáticos en Componentes	Neumáticos E2	-	Confort	-
Menú Neumáticos en Componentes	Neumáticos E3	-	Carretera	-
Menú Neumáticos en Componentes	Neumáticos D1	5.100	Deportivos/Duros	72
Menú Neumáticos en Componentes	Neumáticos D2	6.000	Deportivos/Medios	72
Menú Neumáticos en Componentes	Neumáticos D3	6.800	Deportivos/Blandos	72
Menú Neumáticos en Componentes	Neumáticos C1	8.400	Carrera/Extra-duros	72
Menú Neumáticos en Componentes	Neumáticos C2	10.500	Carrera/Duros	72
Menú Neumáticos en Componentes	Neumáticos C3	22.500	Carrera/Medios	72
Menú Neumáticos en Componentes	Neumáticos C4	35.000	Carrera/Blandos	72
Menú Neumáticos en Componentes	Neumáticos C5	47.500	Extra-blandos	72
Menú Neumáticos en Componentes	Neumáticos de tierra	22.500	Neumáticos para conducir sobre tierra	72
Menú Neumáticos en Componentes	Neumáticos de nieve	22.500	Neumáticos para conducir sobre nieve o hielo	72
Menú Otros en Componentes	Sistema VCD	10.500	Distribución del par de torsión delantero/trasero en vehículos 4WD	80
Menú Otros en Componentes	Reducción de peso etapa 1	1.100	Reducción de peso ligera	70
Menú Otros en Componentes	Reducción de peso etapa 2	5.300	Reducción de peso moderada	70
Menú Otros en Componentes	Reducción de peso etapa 3	21.000	Reducción de peso máxima	70
Menú Otros en Componentes	Aumento de la rigidez	30.000	Mejora del rendimiento del chasis	84
Menú Otros en Componentes	Plan para reformar la rigidez	50.000	Repaso general del chasis	84
GT Auto	Alerón	1.200	Adherencia delantera y trasera	80
GT Auto	Cambio de aceite	50	Potencia +5% (temporal)	71
Menú Configuración	Ajustes de ayudas de conducción	Gratis	Corrige el subviraje, el sobreviraje y los derrapes	81
Menú Configuración	Ajustes de equilibrado de peso	Gratis	Lastra o re-equilibra el vehículo	85



UN EJEMPLO COMPLETO DE PREPARACIÓN

Para facilitarte una visión completa de la preparación de un coche, a la derecha detallamos un ejemplo práctico realizado bajo condiciones de juego normales. Hemos modificado un MGF 1997 MR para el circuito Midfield A, porque es un modelo sencillo de adquirir y porque es compatible tanto con aspiración natural como con la instalación de un turbo. La posición media del motor del coche original causa una tendencia a atacar las curvas, lo que le hace propenso a sobrevirar (ver página 34): el objetivo de esta preparación es, por tanto, reducir este molesto problema sin olvidar el hecho de que el circuito elegido incluye una cuesta ascendente que pondrá al límite los motores con un par de torsión bajo.





Especificaciones originales:
146 CV para 1.070 kg.

Montaje inicial:
Neumáticos deportivos/medios (D2)

Tiempo de referencia por vuelta: 01:36.000

Velocidad máxima: 188 km/h



Como verás, esta preparación general reduce el tiempo de 01:36.000 a 01:14.700. La mejora de 21,3 segundos representa un aumento de 28,5% en el rendimiento. No hemos contado el tiempo de 01:09.090 obtenido al usar el NOS porque este equipamiento se suele usar de forma esporádica, y no de forma constante durante toda una vuelta como en este caso.

Usar un motor de capacidad baja en este tipo de circuitos demuestra que una preparación óptima de aspiración natural -si bien es menos potente que un turbo nivel 3- ofrece una mayor aceleración y mejores par de torsión y curva de potencia. En última instancia, los tiempos por vuelta de ambas configuraciones son similares.

En resumen, recuerda que la preparación técnica no es una ciencia exacta. Los resultados potenciales dependen principalmente de tu contribución personal: sólo si te esfuerzas en adaptar los coches a tu estilo al volante y a los circuitos en los que corres conseguirás resultados satisfactorios.



Preparación	***Potencia en CV***	***Tiempo***	***Velocidad máxima en km/h***
Cambio de aceite	*153*	*01:35.500*	*189*
Escape/Filtro de aire deportivo	*156*	*01:33.700*	*191*
Escape/Filtro de aire semideportivo	*159*	*01:32.800*	*194*
Escape/Filtro de aire de competición	*161*	*01:32.200*	*195*
Kit de frenos de competición	*161*	*01:32.000*	*195*
Equilibrado de frenos (20/18)	*161*	*01:31.200*	*195*
Marchas cortas	*161*	*01:31.000*	*197*
Marchas muy cortas	*161*	*01:30.700*	*198*
Transmisión/Completamente personalizable (final 9)	*161*	*01:30.400*	*201*
+ Embrague triple			
+ Volante de inercia			
LSD a 1	*161*	*01:30.300*	*201*
LSD a 1,5	*161*	*01:30.300*	*201*
LSD a 2	*161*	*01:30.200*	*201*
LSD híbrido (valores predeterminados)	*161*	*01:30.010*	*201*
Neumáticos deportivos (D3)	*161*	*01:29.400*	*201*
Neumáticos de carrera (D5)	*161*	*01:28.400*	*201*
Mejora AN, Etapa 3			
+ Rebajar y pulir			
+ Equilibrado del motor			
+ Chip de potenciación	*273*	*01:18.600*	*233*
NOS (50%)	*273 +*	*01:14.300*	*270*
Reducción de peso etapa 3	*273*	*01:15.720*	*238*
NOS (50%)	*273 +*	*01:11.160*	*280*
Suspensión deportiva	*273*	*01:15.160*	*280*
Ajustes:			
Altura del coche = 116/116			
Amortiguador = 8/8			
Cámber = 2/1,2			
NOS (50%)	*273 +*	*01:11.116*	*280*
Suspensión semideportiva	*273*	*01:15.000*	*242*
Ajustes:			
Índice de muelles = 4,7/5,2			
Altura del coche = 108/115			
Amortiguador = 9/9			
Cámber = 2,2/1,2			
NOS (50%)	*273 +*	*01:10.040*	*281*
Suspensión de carreras	*273*	*01:14.700*	*244*
Ajustes:			
Índice de muelles = 15/16			
Altura del coche = 92/100			
Amortiguador (compresión) = 9/9			
Amortiguador (extensión) = 7/7			
Cámber = 2,2/1,5			
Ángulo del eje = 0/-1			
Estabilizador = 6/7			
NOS (50%)	*273+*	*01:09.090*	*282*
Etapa 3, juego de turbinas	*335*	*01:14.900*	*245*
NOS (50%)	*335+*	*01:09.500*	*283*
Alerón			
Adherencia = 15/20	*335*	*01:15.000*	*241*



CONSEJOS SOBRE LOS AJUSTES

La siguiente tabla te ofrece consejos sobre los ajustes para cada tipo de circuito. Estas recomendaciones generales conciernen especialmente a la suspensión, las fuerzas aerodinámicas y la relación de marchas finales de la transmisión. Intenta equipar tu vehículo con una suspensión completamente personalizable (página 75), un alerón (página 80) y una transmisión también personalizable (página 78) para sacar el máximo partido a esta guía.

Los circuitos del juego se clasifican en cinco categorías principales y los consejos ofrecidos se aplican a todos los circuitos de cada grupo. En la práctica, las sugerencias serán aún más útiles si las modificas para complementar tus requisitos específicos, teniendo en cuenta las características de tu coche y de tu estilo al volante.

Para aprovechar al máximo esta tabla puedes abordarla de dos formas distintas:

- *Prepara tu coche específicamente para un tipo de circuito (por ejemplo, los circuitos "simples") aplicando las recomendaciones pertinentes; luego, compite en carreras de diferentes circuitos de esta categoría. Esto te permitirá participar en eventos sucesivos sin perder demasiado tiempo en modificar tus ajustes.*

- *Si quieres preparar el coche para un circuito específico, búscalo en la tabla (hay una lista alfabética de cada categoría) y consulta los consejos pertinentes. Todo lo que queda por hacer es ajustar correctamente las sugerencias a tus requisitos específicos.*

Si los ajustes que hagas a tus coches no te ayudan a ganar algunas carreras,tendrás que leer el siguiente capítulo (dedicado a los circuitos). Contiene abundante información y consejos que te ayudarán a optimizar tus resultados en todos y cada uno de los circuitos.



Categoría	Consejos sobre los ajustes	Circuito	Clasificación en el juego
Circuitos simples	• *Índice de muelles alto.* • *Altura del coche delantera y trasera baja.* • *Amortiguadores entre medios y tensos, con menor cantidad de tensión en el parámetro "extensión" que en el "compresión".* • *Estabilizadores entre medios y tensos.* • *Cámber y ángulo del eje a 0°.* • *Adherencia baja, especialmente en la parte trasera.* • *Relación de marchas final larga en la transmisión (ajustada en relación a la recta más larga).*	*Circuito de prueba*	*Driving Park*
		Circuito de Tsukuba	*Circuitos del mundo*
		Circuito de Tsukuba: HÚMEDO	*Circuitos del mundo*
		Circuito para principiantes	*Driving Park*
		High-Speed Ring	*Circuitos originales*
		Twin Ring Motegi este: circuito corto	*Circuitos del mundo*
		Twin Ring Motegi oeste: circuito corto	*Circuitos del mundo*
		Twin Ring Motegi Super Speedway	*Circuitos del mundo*
Circuitos retorcidos	• *Altura del coche delantera baja (adáptala en función de las vibrantes) y la trasera un poco más alta.* • *Índice de muelles muy alto, especialmente en pistas lisas y estables.* • *Amortiguadores tensos, una o dos unidades menos en el parámetro "extensión" que en el "compresión".* • *Adherencia delantera y trasera alta.* • *Relación de marchas final corta en la transmisión (ajustada en relación a la recta más larga).* • *Estabilizadores tensos.* • *Cámber delantero: 2°; trasero: 1°.*	*Clubman Stage Route 5*	*Circuitos urbanos*
		Côte d'Azur	*Circuitos urbanos*
		Georges V de París	*Circuitos urbanos*
		Hong Kong	*Circuitos urbanos*
		Motorland	*Driving Park*
		New York	*Circuitos urbanos*
		Opéra de París	*Circuitos urbanos*
		Special Stage Route 5	*Circuitos urbanos*
Circuitos mezclados	• *Altura del coche delantera baja (adáptala en función de las sonoras vibrantes) y la trasera un poco más alta.* • *Índice de muelles muy alto (menor en enl caso de Tokyo: Route 246).* • *Amortiguadores muy tensos, una o dos unidades de tensión menos en el parámetro "extensión" que en el "compresión".* • *Adherencia delantera y trasera alta (reduce la adherencia trasera en Tokyo: Route 246).* • *Relación de marchas final media en la transmisión.* • *Estabilizadores tensos (ligeramente más suaves en la parte delantera que en la trasera).* • *Cámber delantero: 2°; trasero: 1°.*	*Circuito de Suzuka - circuito este*	*Circuitos del mundo*
		Circuito de Suzuka - circuito oeste	*Circuitos del mundo*
		Seoul Central	*Circuitos urbanos*
		Tokyo: Route 246	*Circuitos urbanos*
		Twin Ring Motegi - circuito de carretera	*Circuitos del mundo*











Categoría	Consejos sobre los ajustes	Circuito	Clasificación en el juego
Circuitos complejos	• Altura del coche media ajustable en función del circuito, ligeramente más alta en la parte trasera que en la delantera. • Índice de muelles más bajo en los circuitos con más baches; aumenta el valor en los circuitos más estables. • Amortiguadores más suaves, especialmente en los que haya saltos (ajusta el parámetro "extensión" de forma parecida al de "compresión"). • Adherencia delantera y trasera alta (reduce ligeramente la trasera en los circuitos con una recta larga). • Relación de marchas final variable en la transmisión (ajustada en relación a la recta más larga). • Estabilizadores tensos, normalmente más suaves en la parte delantera que en la trasera. • Cámber delantero: 2°; trasero: 1°.	Apricot Hill Raceway	Circuitos originales
		Autumn Ring	Circuitos originales
		Autumn Ring Mini	Circuitos originales
		Circuito de la Sarthe I	Circuitos del mundo
		Circuito de la Sarthe II	Circuitos del mundo
		Circuito de Seattle	Circuitos urbanos
		Circuito de Suzuka	Circuitos del mundo
		Circuito Trial Mountain	Circuitos originales
		Citta di Aria	Circuitos urbanos
		Costa di Amalfi	Circuitos urbanos
		Deep Forest Raceway	Circuitos originales
		El Capitán	Circuitos originales
		Fuji Speedway 80's	Circuitos del mundo
		Fuji Speedway 90's	Circuitos del mundo
		Fuji Speedway 2005	Circuitos del mundo
		Fuji Speedway 2005 GT	Circuitos del mundo
		Grand Valley este	Circuitos originales
		Grand Valley Speedway	Circuitos originales
		Infineon Raceway (para deportivos) A	Circuitos del mundo
		Infineon Raceway (para deportivos) B	Circuitos del mundo
		Laguna Seca Raceway	Circuitos del mundo
		Midfield Raceway	Circuitos originales
		Nürburgring Nordschleife	Circuitos del mundo
Circuitos todoterreno	• Altura del coche entre media y alta, en función de los saltos del circuito. • Índice de muelles más bajo de lo normal. • Amortiguadores medios, tensos en el parámetro "extensión" en caso de saltos. • Adherencia máxima delantera y trasera. • Relación de marchas final corta en la transmisión. • Estabilizadores entre medios y tensos, normalmente más suaves en la parte delantera que en la trasera. • Cámber delantero: 3°; trasero: 2° (opcional).	Alpes suizos	Tierra y nieve
		Cathedral Rocks Trail I	Tierra y nieve
		Cathedral Rocks Trail II	Tierra y nieve
		Chamonix	Tierra y nieve
		Grand Canyon	Tierra y nieve
		Ice Arena	Tierra y nieve
		Tahiti Maze	Tierra y nieve



circuitos





CAPÍTULO 4

Para triunfar como piloto en Gran Turismo 4 no basta con ser hábil a la hora de conducir coches a gran velocidad. No cabe duda de que la destreza es fundamental; pero conocer bien todos los circuitos es igual de importante. Saber con qué antelación frenar en una retorcida curva de horquilla o cuándo se puede tomar una curva pequeña a toda velocidad puede suponer la diferencia entre ganar o perder una carrera.



Para ayudarte a adquirir un conocimiento enciclopédico de los 40 circuitos -y sus numerosas variantes- de Gran Turismo, este capítulo los examina uno por uno y de forma concienzuda. Encontrarás sugerencias sobre trayectorias, consejos para tomar curvas, la idiosincrasia de secciones concretas de un circuito -por ejemplo, una sección de asfalto llena de baches potencialmente peligrosos-. Este capítulo incluye guías, datos y sugerencias que te ayudarán a mejorar tu rendimiento. Si bien ha sido creado para que tanto los recién llegados como los expertos lo encuentren accesible e informativo, no hay duda de que los expertos agradecerán la información recogida en la Liga Paneuropea Online de Gran Turismo 4: consejos sobre ajustes de coches (y sobre cómo conseguir los mejores tiempos) proporcionados por algunos de los mejores jugadores de GT4 del mundo entero.



[1] **Nombre del circuito:** los circuitos están agrupados por categorías: Circuitos urbanos, Tierra y nieve, Driving Park, Circuitos originales y Circuitos del mundo. Cada sección está ordenada alfabéticamente. Más adelante se incluye una tabla de circuitos fácil de consultar.

[2] **Secciones:** para tener una referencia más eficaz, cada circuito se divide en secciones numeradas, que aparecen claramente destacadas en la sección correspondiente de Consejos y trucos.

[3] **Dirección:** una flecha muestra el sentido del recorrido en la versión "normal" del circuito y marca la posición de la línea de salida/meta. También se especifica si un circuito puede recorrerse en modo inverso, como ocurre en muchos casos.





[4] **Atajos:** si se puede ahorrar tiempo siguiendo un camino poco ortodoxo, dicho atajo aparecerá marcado con una línea verde. Recuerda que estas sugerencias no te garantizan un mejor resultado: siempre habrá peligro de que pierdas el control de tu vehículo al conducir sobre diferentes superficies. ¡Usa los atajos con precaución!

[5] **Usar las paredes:** los objetos que limitan el circuito -muros, quitamiedos, etc.- pueden usarse en ocasiones para tomar una curva a mayor velocidad que siguiendo una trayectoria convencional. La eficacia de la técnica de "usar las paredes" (que para algunos no es más que una forma de hacer trampas) depende de factores como la velocidad de tu coche y tu habilidad para conducirlo con cuidado hacia una barrera pero sin chocar contra ella. Encontrarás más información sobre este truco en la página 236. Las zonas en las que es posible usar esta técnica se marcan con una línea verde de puntos.

A veces, los atajos o los trucos de pared sólo son posibles cuando se recorre un circuito en una dirección concreta. Estos puntos se marcan como A (normal) o B (inverso).



[6] **Variaciones de circuito:** cuando hay disponible una versión alternativa de un circuito distinta al circuito "original", sus nuevas secciones se destacan en un diagrama independiente.

[7] **Carreras, copas, carnés:** detalla los eventos que tienen lugar en un circuito. Las páginas entre paréntesis contienen más información sobre carreras, pruebas de carnés y misiones de conducción.

[8] **Información del circuito:** esta tabla contiene información pertinente sobre cada circuito: su longitud, estado de la superficie y dificultad, que oscila entre ✱ (muy fácil) y ✱✱✱✱✱ (extremadamente difícil). Los apartados "Elemento clave" y "Categoría de ajustes" tienen como fin ayudarte a configurar tu coche adecuadamente en cada circuito. "Elemento clave" te indica si debes poner más énfasis en la velocidad máxima o en la aceleración. Las sugerencias de "Categoría de ajustes" hacen referencia a las muy útiles tablas de preparación de vehículos de las páginas 90 y 91.

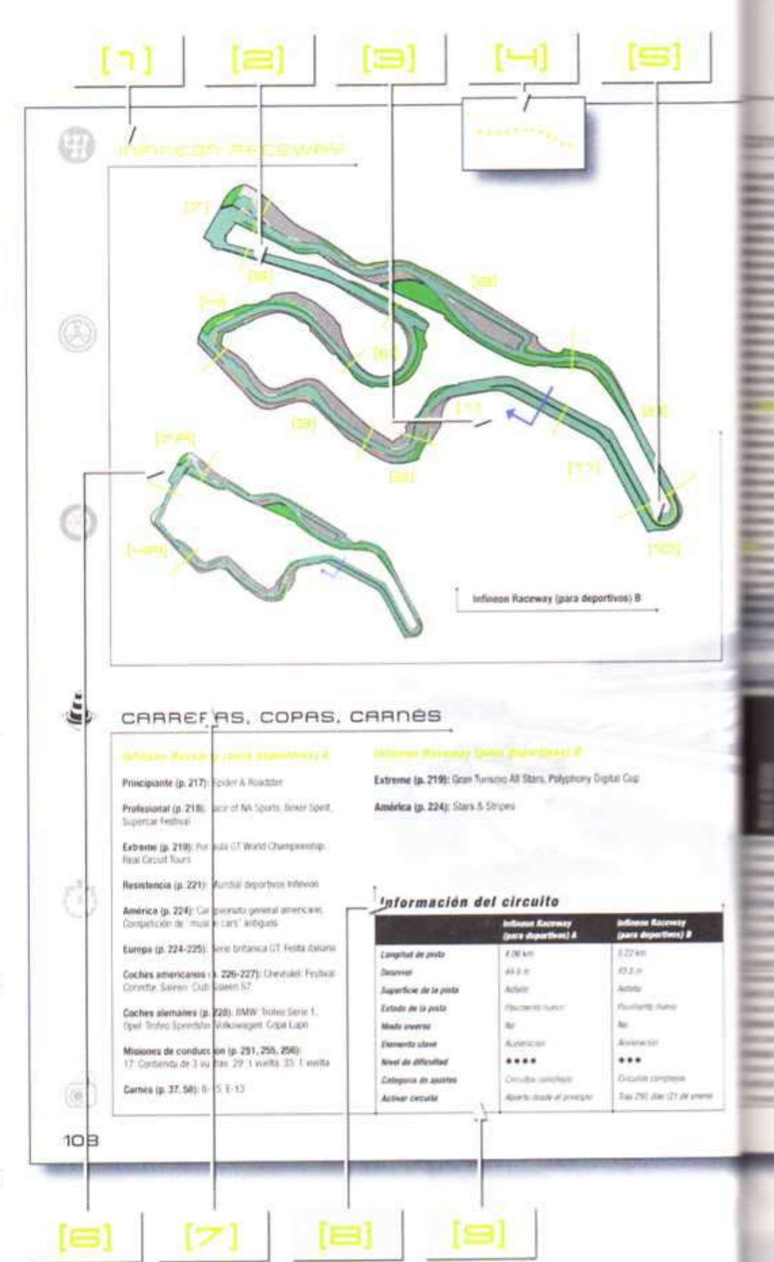
[9] **Activar circuito:** no todos los circuitos están disponibles desde la primera vez que juegas a Gran Turismo 4. Sólo podrás acceder a muchos de ellos una vez transcurrido un cierto número de días de "tiempo de juego". La fecha en curso se muestra en la esquina superior derecha de la pantalla cuando navegas por los menús conectados al mapa del mundo. En la pantalla de Casa podrás ver cuántos días han pasado. El modo Gran Turismo siempre comienza a principios de abril. Todos los circuitos estarán disponibles, aproximadamente, después de un año de tiempo del juego.



[10] **Consejos y trucos:** este texto proporciona consejos paso a paso para cada circuito: puntos de frenado, trayectorias y mucho más. Se incluyen números de referencia para ayudarte a consultar con claridad los diagramas de cada circuito mientras lees el texto. Al haber más de 700 vehículos de distinta potencia y características de manejo, es obvio que estas sugerencias tienen que tomarse en función del vehículo que estés conduciendo. Como es lógico, es imposible que un recorrido paso a paso de un circuito pueda servir de estrategia de carrera perfecta tanto a un VW Beetle 1949 de 25 CV como a un BMW McLaren F1 Race Car preparado y con 866 CV. Esta sección pretende ser una guía útil creada para una mejor comprensión de cada circuito, no una serie de órdenes que hay que obedecer ciegamente.

En las variaciones de circuito, se ofrecen recomendaciones para las secciones que no aparecen en el circuito original. También se te informará de si tienes que cambiar tu trayectoria o atacar curvas de forma distinta al recorrer el circuito en modo inverso.

[11] **Nivel de dificultad:** las secciones de cada circuito están clasificadas en función de su dificultad, oscilando entre ✱ (muy fácil) y ✱✱✱✱✱ (extremadamente difícil). Si el nivel de dificultad cambia en el modo inverso, se indicará adecuadamente.



[12] Récords online de la liga: entre marzo y mayo de 2005, miles de jugadores de toda Europa registraron sus mejores marcas en **www.gt4league.com**. Los tiempos incluidos en cada tabla no son los más rápidos (ya que esto daría lugar a una tabla innecesaria de máximas puntuaciones) sino tiempos de referencia obtenidos con distintos coches. ¡Intenta igualar (o incluso superar) las marcas de los mejores jugadores europeos de GT4 usando coches y ajustes similares!

No tomes estos ajustes como recomendaciones de los creadores de esta guía: no se trata de emular estos ajustes para conseguir el mejor tiempo en cada circuito. Han sido obtenidos y probados por expertos conductores GT4, y son sólo ejemplos ilustrativos de jugadores experimentados que disfrutan tanto preparando su vehículo en el "garaje virtual" como conduciéndolo. En cada tabla se incluyen los nueve ajustes que tienen mayor influencia en el comportamiento de un vehículo en un circuito. No todos los parámetros han sido ajustados: algunos son los valores predeterminados. Puedes usar las cifras de CV y peso para sacar conclusiones sobre cómo ha sido ajustado cada vehículo.



Circuitos (en orden alfabético)

Nombre	Tipo	Página
Alpes suizos	Tierra y nieve	160-161
Apricot Hill Raceway	Circuitos originales	122-123
Autumn Ring	Circuitos originales	124-125
Autumn Ring Mini	Circuitos originales	124-125
Cathedral Rocks Trail I	Tierra y nieve	162-163
Cathedral Rocks Trail II	Tierra y nieve	162-163
Chamonix	Tierra y nieve	164-165
Circuito de Gincana	Driving Park	173
Circuito de la Sarthe I	Circuitos del mundo	96-97
Circuito de la Sarthe II	Circuitos del mundo	96-97
Circuito de prueba	Potencia y velocidad	176
Circuito de Seattle	Circuitos urbanos	138-139
Circuito de Suzuka	Circuitos del mundo	98-101
Circuito de Suzuka - circuito este	Circuitos del mundo	98-101
Circuito de Suzuka - circuito oeste	Circuitos del mundo	98-101
Circuito de Tsukuba	Circuitos del mundo	102-103
Circuito de Tsukuba: HÚMEDO	Circuitos del mundo	102-103
Circuito para principiantes	Driving Park	172-173
Circuito Trial Mountain	Circuitos originales	126-127
Città di Aria	Circuitos urbanos	140-141
Clubman Stage Route 5	Circuitos urbanos	156-157
Costiera amalfitana	Circuitos urbanos	142-143
Côte d'Azur	Circuitos urbanos	144-145
Deep Forest Raceway	Circuitos originales	128-129
El Capitán	Circuitos originales	130-131
Fuji Speedway 2005	Circuitos del mundo	106-107
Fuji Speedway 2005 GT	Circuitos del mundo	106-107
Fuji Speedway de los 80	Circuitos del mundo	104-105
Fuji Speedway de los 90	Circuitos del mundo	104-105
George V Paris	Circuitos urbanos	146-147
Grand Canyon	Tierra y nieve	166-167
Grand Valley este	Circuitos originales	132-133
Grand Valley Speedway	Circuitos originales	132-133
High-Speed Ring	Circuitos originales	134-135
Hong Kong	Circuitos urbanos	148-149
Ice Arena	Tierra y nieve	168-169
Infineon Raceway (para deportivos) A	Circuitos del mundo	108-109
Infineon Raceway (para deportivos) B	Circuitos del mundo	108-109
Laguna Seca Raceway	Circuitos del mundo	110-111
Las Vegas (para dragsters)	Potencia y velocidad	177
Midfield Raceway	Circuitos originales	136-137
Motorland	Driving Park	174-175
New York	Circuitos urbanos	150-151
Nürburgring Nordschleife	Circuitos del mundo	112-115
Opéra de Paris	Circuitos urbanos	152-153
Seoul Central	Circuitos urbanos	154-155
Special Stage Route 5	Circuitos urbanos	156-157
Tahiti Maze	Tierra y nieve	170-171
Tokyo : Route 246	Circuitos urbanos	158-159
Twin Ring Motegi - circuito de carretera	Circuitos del mundo	116-119
Twin Ring Motegi este: circuito corto	Circuitos del mundo	116-119
Twin Ring Motegi oeste: circuito corto	Circuitos del mundo	116-119
Twin Ring Motegi Super Speedway	Circuitos del mundo	120-121



CIRCUITO DE LA SARTHE

Circuito de la Sarthe II



CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Circuito de la Sarthe I

Profesional (p. 218): Gran Turismo World Championship

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars, Polyphony Digital Cup, Formula GT World Championship, Real Circuit Tours

Información del circuito

	Circuito de la Sarthe I	*Circuito de la Sarthe II*
Longitud de pista	*13,65 km*	*13,59 km*
Desnivel	*37,3 m*	*37,3 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*	*Asfalto*
Estado de la pista	*Superficies de edad y calidad variables, baches, carriles*	*Superficies de edad y calidad variables, baches, carriles*
Modo inverso	*No*	*No*
Elemento clave	*Velocidad máxima*	*Velocidad máxima*
Nivel de dificultad	★★★★★	★★★★★
Categoría de ajustes	*Circuitos complejos*	*Circuitos complejos*
Activar circuito	*Tras 267 días (24 de diciembre)*	*Tras 351 días (18 de marzo)*

Resistencia (p. 221): Circuito de la Sarthe I 24 h

Europa (p. 224-225): Campeonato paneuropeo, Championnat France entière

Coches americanos (p. 227): Saleen: Club Saleen S7

Misiones de conducción (p. 249):
10: Adelantamiento

Carnés (p. 59): E-15

Circuito de la Sarthe II

Extreme (p. 219): Dream Car Championship

Resistencia (p. 221): Circuito de la Sarthe II 24 h

Europa (p. 225): ¡1000 millas!

Misiones de conducción (p. 252):
18: Contienda de 3 vueltas

Carnés (p. 55): AI-16





CONSEJOS Y TRUCOS

Conduce por el centro de la carretera durante la sección [1]. Frena antes de llegar a la señal de 100 m y gira a la derecha para tomar la primera curva de la sección [2]. Mantente en el centro de la pista para atacar la siguiente curva. Súbete al bordillo todo lo que quieras, pero evita la arena a toda costa. Sigue el mismo estilo de conducción en la siguiente curva, y vuelve al centro de la carretera en la sección [3]. Deja atrás las curvas pequeñas de esta área pegándote a cada vértice, pero sin salirte de la pista. Sigue en el centro de la carretera cuando te acerques a la curva a izquierdas de la sección [4]. Cuando estés aproximadamente a la altura de la cabañita blanca que está a la derecha de la pista, da un frenazo corto y un giro brusco a la izquierda para subirte al bordillo. Gira para entrar en la siguiente curva a derechas también atajando por el bordillo, y luego deja que la inercia te lleve al extremo izquierdo de la carretera. Al terminar la hierba de la izquierda en la sección [5], pasa al asfalto que está a la izquierda de la línea blanca. Al llegar a la señal de 100 m, frena y da un giro brusco a la derecha. Pasa por encima del bordillo y el asfalto rojizo, y gira hacia el interior para entrar en la recta larga de [6].

Como la superficie de la legendaria recta Mulsanne puede ser muy inestable, deberías procurar mantenerte en el centro de la carretera. Frena a la altura de la señal de 100 m -salirse de la pista es muy fácil en este punto-, y gira a la derecha para tomar la chicane de [7]. Súbete a los bordillos si es preciso. Ya en la recta de la sección [8], deberías seguir en el centro de la pista. En esta sección se encuentran los peores baches del circuito. Ataca la chicane de [9] de la misma forma que la anterior: frena al llegar a la señal de 100 m, gira (pero esta vez a la izquierda), incorpora los bordillos a tu trayectoria y deja que la inercia te lleve al exterior de la pista. En la parte final de la recta de [10], mantente en el lado derecho de la carretera hasta llegar a la curva a derechas pequeña. Tras ella, pásate a los carriles centrales. En la sección [11], gira a la derecha a la altura de la señal de 100 m. Frena con firmeza para pasar la curva de 90° con un giro constante del volante. En la sección [12] deberías -una vez más- quedarte en el centro de la pista, acercándote a los bordillos sólo cuando atravieses las curvas a derechas. Frena al llegar a la señal de 100 m y gira a la derecha para subirte al bordillo.

En la sección [13], primero ponte en el lado derecho. Luego frena y gira a la izquierda, acercándote al bordillo sin tocarlo. Deja que la inercia te lleve al exterior de la carretera. Ataca la curva de 90° de la sección [14] por el lado izquierdo de la pista. Frena a la altura de la zona con tierra -en la que se ha secado la hierba- y gira a la derecha, atravesando la curva pegado al bordillo. Mantente en la derecha en la sección [15] pero pásate al lado izquierdo tras dejar atrás la señal de 200 m. Frena para tomar la siguiente curva del sector [16] a la altura de la señal de 100 m. Da un giro brusco a la derecha, pégate al interior de la curva y deja que la inercia te lleve al centro de la carretera. Repite este método en las curvas de las secciones [17] y [18]. Mantente a la derecha en la sección [19] y frena al llegar al bordillo de la entrada en boxes. Gira suavemente para entrar en la curva y súbete al bordillo. Haz lo mismo en la sección [20]; puedes atajar por el asfalto rojo si quieres. La inercia te llevará al exterior de la pista para recorrer la sección final de [21].

Nivel de dificultad

Sección	Circuito de la Sarthe I	Circuito de la Sarthe II
[1]	*	*
[2]	***	***
[3]	**	**
[4]	****	****
[5]	***	***
[6]	*	**
[7]	***	-
[8]	*	-
[9]	***	-
[10]	*	-
[11]	****	****
[12]	*	*
[13]	****	****
[14]	***	***
[15]	*	*
[16]	***	***
[17]	***	***
[18]	**	**
[19]	***	***
[20]	****	****
[21]	*	*

Circuito de la Sarthe II

Los fans más acérrimos de las carreras de coches se entusiasmarán con la inclusión de esta variante del Circuito de la Sarthe: incluye la recta Mulsanne antes de que fuese atenuada con la introducción de las chicanes. Puedes ignorar los consejos de las secciones entre [7] y [9]. Si estás compitiendo en una carrera, ¡recuerda poner en práctica tu dominio del rebufo!

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

					1						2	3	
Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
Circuito de la Sarthe I	02:46.971	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1.106	900	12,0	13,5	50	80	6	6	23	63	88
	02:51.614	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	02:55.674	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1.084	495	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	03:18.472	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1.000	15,4	13,8	65	65	6	6	16	38	53
	03:21.415	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	10,0	10,0	65	65	2	3	18	70	85
	03:29.123	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1.120	13,5	13,5	65	65	6	6	14	38	53
	03:31.140	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	89	89	5	5	15	30	30
	03:51.172	ASL Garaiya 2002	293	728	7,7	9,2	73	73	7	7	13	30	30
	03:57.809	Lotus Motor Sport Elise 1999	294	637	7,0	9,4	90	92	4	4	9	-	-
Circuito de la Sarthe II	02:35.613	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1.106	900	12,0	13,5	50	80	6	6	23	63	88
	02:40.857	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	95	89	6	6	21	63	88
	02:49.678	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	12,0	10,0	50	60	-	-	16	75	105
	03:05.800	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	13,0	10,8	85	85	5	5	20	40	55
	03:06.001	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1.000	15,4	13,8	65	65	6	6	15	38	53
	03:20.185	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	5,5	5,0	66	69	4	5	18	15	15
	03:22.875	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1.080	15,8	14,3	65	65	6	6	17	25	45
	03:33.929	ASL Garaiya 2002	293	728	7,5	9,0	75	75	7	7	15	30	30
	04:08.845	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-

COMENZANDO
CONDUCIR
AJUSTES Y COMPONENTES
CIRCUITOS
PRUEBAS
MODO FOTOGRAFÍA
ÍNDICE
CIRCUITOS DEL MUNDO
CIRCUITOS ORIGINALES
CIRCUITOS URBANOS
TIERRA Y NIEVE
DRIVING PARK
POTENCIA Y VELOCIDAD
CIRCUITO DE LA SARTHE
CIRCUITO DE SUZUKA
CIRCUITO DE TSUKUBA
FUJI SPEEDWAY
FUJI SPEEDWAY 2005
INFINEON RACEWAY
LAGUNA SECA RACEWAY
NÜRBURGRING
TWIN RING MOTEGI
TWIN TING MOTEGI SUPER SPEEDWAY



CIRCUITO DE SUZUKA





CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Circuito de Suzuka

Profesional (p. 218): Gran Turismo World Championship

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars, Polyphony Digital Cup, Formula GT World Championship, Real Circuit Tours

Resistencia (p. 220): Suzuka 1000 km

Europa (p. 225): Liga europea de coches clásicos, Schwarzwald Liga B

Japón (p. 226): Campeonato de Japón, Campeonato japonés de GT, Festival japonés de los 80

Coches americanos (p. 227): Saleen: Club Saleen S7 Club

Coches británicos (p. 227): MG: Festival MG

Coches franceses (p. 227): Renault: Trofeo Clio

Coches alemanes (p. 228): BMW: Club "M", Volkswagen: Copa Beetle, Volkswagen: Copa Lupo

Coches japoneses (p. 229-230): Honda: Encuentro de Type R, Mazda: Club "RE", Mitsubishi Motors: Copa Mirage, Nissan: Carrera del "Red Emblem", Subaru: Las estrellas de Pleiades, Toyota: Carrera Altezza

Misiones de conducción (p. 251, 254): 16: Contienda de 3 vueltas, 26: 1 vuelta

Carnés (p. 39, 41, 44, 49, 58): A-4, A-9, A-10, BI-3, AI-2, E-12

Circuito de Suzuka - sector este

Principiante (p. 217): FF Challenge, 4WD Challenge

Europa (p. 225): Liga europea de deportivos compactos

Japón (p. 226): Campeonato japonés de GT, Copa de compactos japoneses

Coches franceses (p. 227-228): Renault: Copa Megane, Peugeot: Copa 206

Coches alemanes (p. 228): Audi: Copa A3, Opel: Trofeo Speedster

Coches japoneses (p. 229-230): Honda: Carrera Civic, Nissan: Los hermanos Micra, Toyota: Carrera Vitz

Misiones de conducción (p. 252): 19: Contienda de 3 vueltas





Información del circuito

	Circuito de Suzuka	Circuito de Suzuka - circuito este	Circuito de Suzuka - circuito oeste
Longitud de pista	5,81 km	2,24 km	3,47 km
Desnivel	40,0 m	33,6 m	14,2 m
Superficie de la pista	Asfalto	Asfalto	Asfalto
Estado de la pista	Pavimento nuevo	Pavimento nuevo	Pavimento nuevo
Modo inverso	No	No	No
Elemento clave	-	Velocidad máxima	Aceleración
Nivel de dificultad	*****	***	****
Categoría de ajustes	Circuitos complejos	Circuitos mezclados	Circuitos mezclados
Activar circuito	Tras 71 días (11 de junio)	Abierto desde el principio	Tras 127 días (6 de agosto)

CONSEJOS Y TRUCOS

Entra en la curva [1] por el lado izquierdo de la pista. Al llegar a la línea horizontal blanca de la carretera, frena suavemente y da un giro brusco a la derecha, subiéndote al bordillo. Deja que la inercia te saque de la pista y luego vuelve a entrar para tomar la curva de la sección [2]. Mantente a la derecha de la siguiente recta y prepárate para la primera curva de la sección [3]. Cuando veas que comienza la barrera de seguridad pequeña y gris a la derecha, gira a la izquierda para pasar muy cerca del bordillo. A medida que avanzas hacia la curva, suelta el acelerador un momento y gira hacia el interior para tomar el siguiente tramo de la curva "S". Pégate aquí también al bordillo. Ataca la combinación de curvas de la sección [4] de la misma manera, subiéndote al bordillo durante la última curva para estabilizar el coche. Toma de forma ajustada la primera curva de la sección [5], con el objetivo de salir de ella por el lado izquierdo de la pista.

Al acercarte a la curva [6], mantente a la izquierda hasta llegar a la señal de 50 m; luego gira hacia el interior, subiéndote al bordillo, para pasar a la siguiente recta corta, en la que deberías dejar que la inercia te lleve cerca del bordillo izquierdo. En la sección [7], frena aproximadamente al final del bordillo izquierdo y luego súbete al derecho. Tras esto, deja que la inercia te lleve hacia la izquierda. Toma la pequeña curva a la derecha de la sección [8] lo más pegado a la derecha que puedas, y así poder frenar antes de la curva de horquilla del [9], cuando estés a la altura de los montones de paja del lado derecho. Durante esta curva, gira lo más rápido que puedas (deja de acelerar si es preciso), y acelera progresivamente lo antes posible. En la curva larga de la sección [10], mantente a la derecha para luego atacar la combinación de curvas de la sección [11]. Poco antes de que comience el bordillo del interior de la primera curva, da un giro brusco a la izquierda y toma la combinación en forma de U con un arco amplio. Súbete al bordillo si es necesario. Pégate al lado derecho de la carretera durante la sección [12]. Encara la larga curva a la izquierda de [13] desde el extremo derecho, girando hacia el interior cuando estés a la altura de la señal de 50 m y hayas dejado atrás el bordillo. Dependiendo de la velocidad de tu vehículo, puede que tengas que dejar de acelerar brevemente (o incluso frenar) para tomar la cerrada curva inicial. Puedes dejar que la inercia te lleve al límite derecho de la carretera, pero procura pasar inmediatamente a la izquierda y frenar cuando llegues al rótulo de Konami, para anticiparte a la chicane de [14]. Gira a la derecha, deja atrás los bordillos y mantente en el centro de la carretera; tras esto, da un giro brusco a la izquierda y quédate en la derecha hasta llegar a la recta de la sección [15].

Circuito de Suzuka - circuito este

Los consejos y trucos de las secciones que aparecen en el circuito Suzuka principal también son aplicables a los cuatro primeros segmentos de este circuito pequeño. Toma la primera curva de la sección [5] de forma muy ajustada al principio. En la siguiente curva a la derecha, súbete al bordillo del interior de la curva y mantente a la derecha hasta que gires para entrar en la recta de la sección [6].

Circuito de Suzuka - circuito oeste

Toma la curva larga de la sección [13] desde el extremo derecho, gira a la altura de la señal de 50 m y deja atrás el bordillo. Dependiendo de la velocidad de tu coche, puede que tengas de dejar de acelerar o incluso frenar durante un instante. Puedes dejar que te lleve la inercia hacia el extremo derecho, pero procura pasar al lado izquierdo y frenar suavemente en el exterior, para tomar la primera curva de la sección [13A] cuando llegues a la señal de 50 m. Toma la combinación en forma de "U" trazando un arco amplio e incluyendo los tres bordillos en tu trayectoria. Las secciones entre [5] / [6] y [12] se corresponden con el circuito Suzuka completo, así que sigue los consejos anteriores para el resto del circuito.

Nivel de dificultad

Sección	Circuito de Suzuka	Circuito de Suzuka - circuito este	Circuito de Suzuka - circuito oeste
[1]	****	****	-
[2]	***	***	-
[3]	**	**	-
[4]	***	***	-
[5]	**	**	-
[6]	***	-	***
[7]	***	-	***
[8]	*	-	*
[9]	***	-	***
[10]	*	-	*
[11]	***	-	***
[12]	*	-	*
[13]	***	-	***
[13A]	-	-	****
[14]	****	-	-
[15]	*	*	-







Récords online de la Liga Gran Turismo 4

Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros) [1]	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom. [2]	Adherencia (Delanteros) [3]	Adherencia (Traseros)
Circuito de Suzuka	01:28.031	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	60	60	6	6	18	63	88
	01:30.413	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	20,0	20,0	45	45	-	-	16	75	105
	01:31.282	Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989	1.135	893	14,8	15,3	70	70	6	6	25	63	88
	01:39.220	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	13,0	10,8	65	75	6	6	12	70	85
	01:41.853	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1.080	18,3	16,3	54	55	7	7	15	50	70
	01:43.306	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	11,6	9,2	66	66	6	6	15	30	30
	01:44.618	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1.120	13,5	13,5	65	65	6	6	14	38	53
	01:45.460	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1.000	6,0	4,4	70	70	5	3	12	30	30
	01:53.676	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7,8	10,2	89	89	4	4	19	-	-
Circuito de Suzuka - circuito este	00:35.356	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	18	63	88
	00:36.324	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	00:38.033	Audi R8 Race Car 2001	1.058	900	20,0	20,0	60	60	7	7	17	63	88
	00:41.184	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	13,0	10,8	65	75	6	6	10	70	85
	00:41.752	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1.120	13,5	13,5	65	65	6	6	11	38	53
	00:42.939	Tommy kaira ZZ-S 2000	295	627	12,0	12,5	90	90	5	6	11	30	30
	00:44.754	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1.080	15,8	14,3	65	65	6	6	14	25	45
	00:46.140	Caterham Seven Fire Blade 2002	268	335	5,9	4,0	62	62	3	3	16	-	-
	00:48.912	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Circuito de Suzuka - circuito oeste	00:53.349	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	00:54.670	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1.106	900	12,0	13,5	50	80	6	6	23	63	88
	00:56.885	Audi R8 Race Car 2001	1.058	900	13,8	14,8	80	80	7	7	25	63	88
	01:01.407	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	6,4	8,0	65	65	2	3	14	70	85
	01:03.070	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	16,0	13,0	70	70	5	2	15	30	30
	01:03.393	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1.120	12,3	12,3	55	55	3	6	12	38	53
	01:04.006	Subaru Cusco Advan Impreza (JGTC) 2003	579	1.100	13,4	12,8	50	60	6	6	11	18	21
	01:08.223	Lotus Motor Sport Elise 1999	294	637	7,0	9,4	100	102	4	4	9	-	-
	01:14.655	Caterham Seven Fire Blade 2002	227	335	10,0	7,6	67	67	5	5	10	-	-



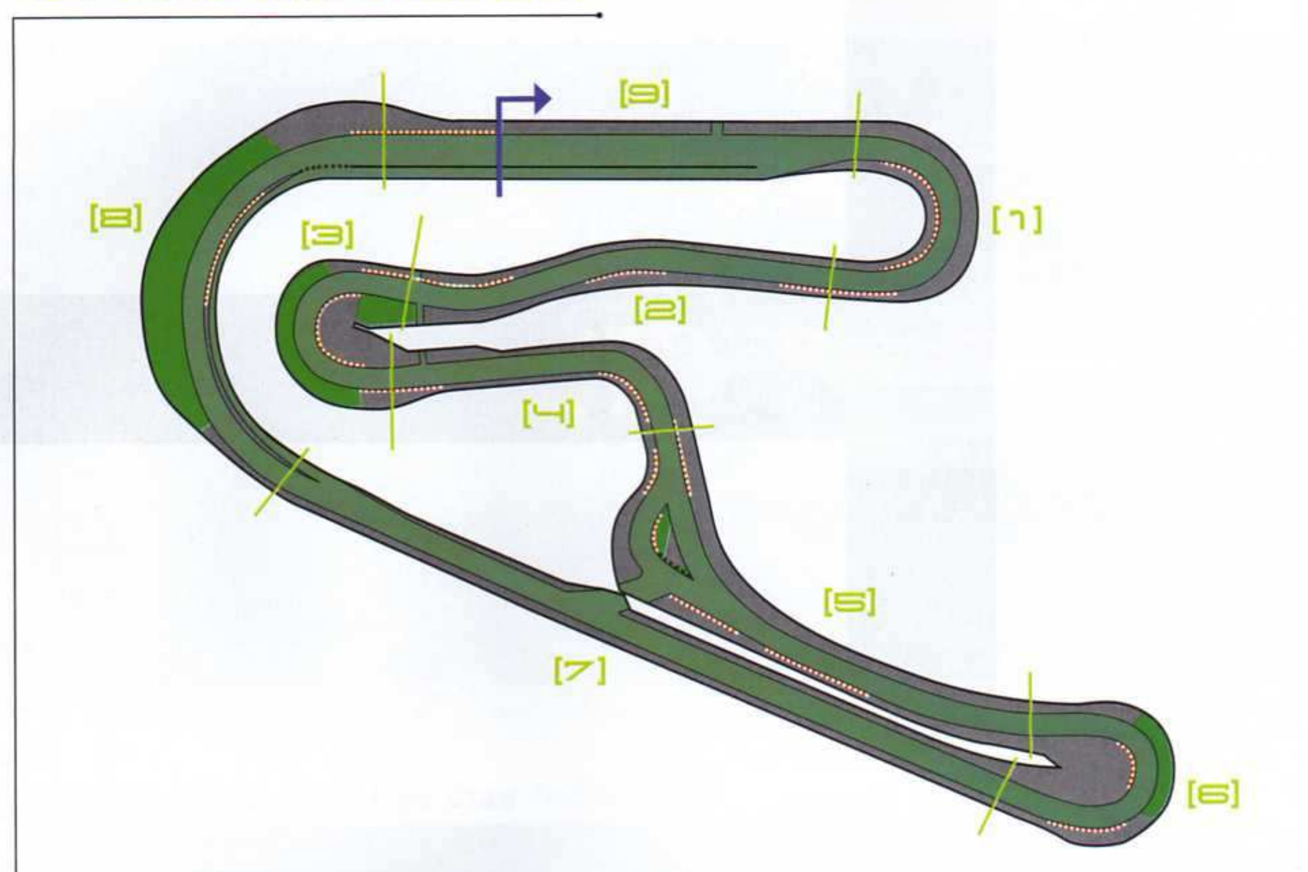





GRAN TURISMO 4



CIRCUITO DE TSUKUBA



CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Circuito de Tsukuba



Principiante (p. 217): FR Challenge, Lightweight K-Car Cup

Profesional (p. 218): Tuning Car, World Compact

Extreme (p. 219): Real Circuit Tours

Resistencia (p. 220): Roadster, resistencia 4 h, Tsukuba, resistencia 9 h

Japón (p. 226): Campeonato de Japón, Clásicos japoneses de los 70, Festival japonés de los 80, Copa de compactos japoneses

Coches británicos (p. 227): Lotus: Clásicos Lotus



Coches franceses (p. 227-228): Citroen: Clásicos 2CV, Renault: Trofeo Clio, Peugeot: Copa 206

Coches alemanes (p. 228): Volkswagen: Copa Beetle, Volkswagen: Copa Lupo, Volkswagen: Copa GTI

Coches italianos (p. 229): Alfa Romeo: Copa GTA

Coches japoneses (p. 229-230): Daihatsu: Carrera Copen, Honda: Encuentro de Type R, Isuzu: Deportivo clásico Isuzu, Mazda: Copa Roadster NR-A, Mazda: Copa NR-A RX-8, Mitsubishi Motors: Copa Mirage, Nissan: Silvia & Co, Subaru: Carrera Subaru 360, Subaru: Las estrellas de Pleiades, Suzuki: Copa Suzuki K-Car, Suzuki: Suzuki Concept, Toyota: Carrera Altezza, Toyota: Carrera Vitz



Coches coreanos (p. 230): Hyundai: Festival deportivo de Hyundai

Misiones de conducción (p. 248, 252, 255): 6: Adelantamiento, 20: Contienda de 3 vueltas, 30: 1 vuelta

Carnés (31, 35, 37, 44): B-5, B-13, B-16, BI-1

Circuito de Tsukuba - HÚMEDO

Especial (p. 222-223): Carrera húmeda de Tsukuba (Fácil), Carrera húmeda de Tsukuba (Normal), Carrera húmeda de Tsukuba (Difícil)

Información del circuito

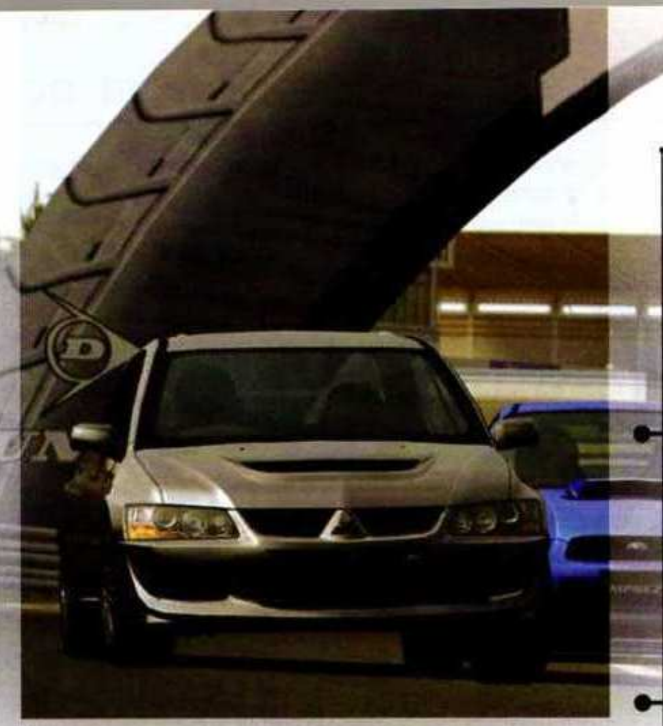
	Circuito de Tsukuba	*Circuito de Tsukuba: HÚMEDO*
Longitud de pista	*2,04 km*	*2,04 km*
Desnivel	*5,3 m*	*5,3 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*	*Asfalto*
Estado de la pista	*Pavimento nuevo*	*Pavimento nuevo*
Modo inverso	*No*	*No*
Elemento clave	*Aceleración*	*Aceleración*
Nivel de dificultad	***	****
Categoría de ajustes	*Circuitos simples*	*Circuitos simples*
Activar circuito	*Abierto desde el principio*	*Tras 337 días (4 de marzo)*

Toma el interior la curva de la sección [1], frena a la altura de la sección con el muro naranja y pégate al bordillo interior. Endereza el volante cuanto antes y acelera rápidamente. Recorre la sección [2] en una línea recta, tocando ligeramente el bordillo. Poco después de la pequeña curva a la derecha, conviene que te coloques en el centro de la carretera. Una vez aquí, frena ligeramente, toma la curva [3] y mantente en el interior por medio del bordillo. Al acelerar, la inercia te llevará al exterior derecho de la recta corta de la sección [4]. Una vez pasados los bordillos de la derecha, pasa inmediatamente al lado izquierdo de la pista. Cuando estés a la altura de los montones de paja cubiertos por plásticos, suelta rápidamente el acelerador, da un giro brusco a la derecha y roza ligeramente el bordillo; deja que la inercia te lleve al lado izquierdo de la carretera de la sección [5].

Mantente en el extremo izquierdo hasta la siguiente curva; al llegar a ella, acércate al bordillo derecho de la carretera. Ataca la curva [6] desde la derecha, dando un frenazo corto poco después de la señal verde y pequeña de 50 m. Deberías tomar esta curva con una trayectoria interior muy ajustada (subiéndote al bordillo si quieres) y salir de ella lo antes posible para acelerar y tomar la recta larga de la sección [7]. Ataca la curva [8] por el lado izquierdo y frena ligeramente tras la señal de 50 m. Tras esto, da un giro brusco a la derecha y pégate al interior, haciendo uso del bordillo si es necesario. Cuando éste termine, puedes volver a acelerar a tope, pero ten cuidado y no te salgas demasiado al exterior. Aquí deberías evitar los bordillos: rozarlos te hará perder velocidad de cara a entrar en la sección [9].

Circuito de Tsukuba: HÚMEDO

El mismo circuito pero sobre asfalto mojado. Por tanto, tienes que frenar antes, acelerar más tarde y recordar que el coche es mucho más propenso a los resbalones (y éstos serán más largos) que en una carretera seca.



Nivel de dificultad

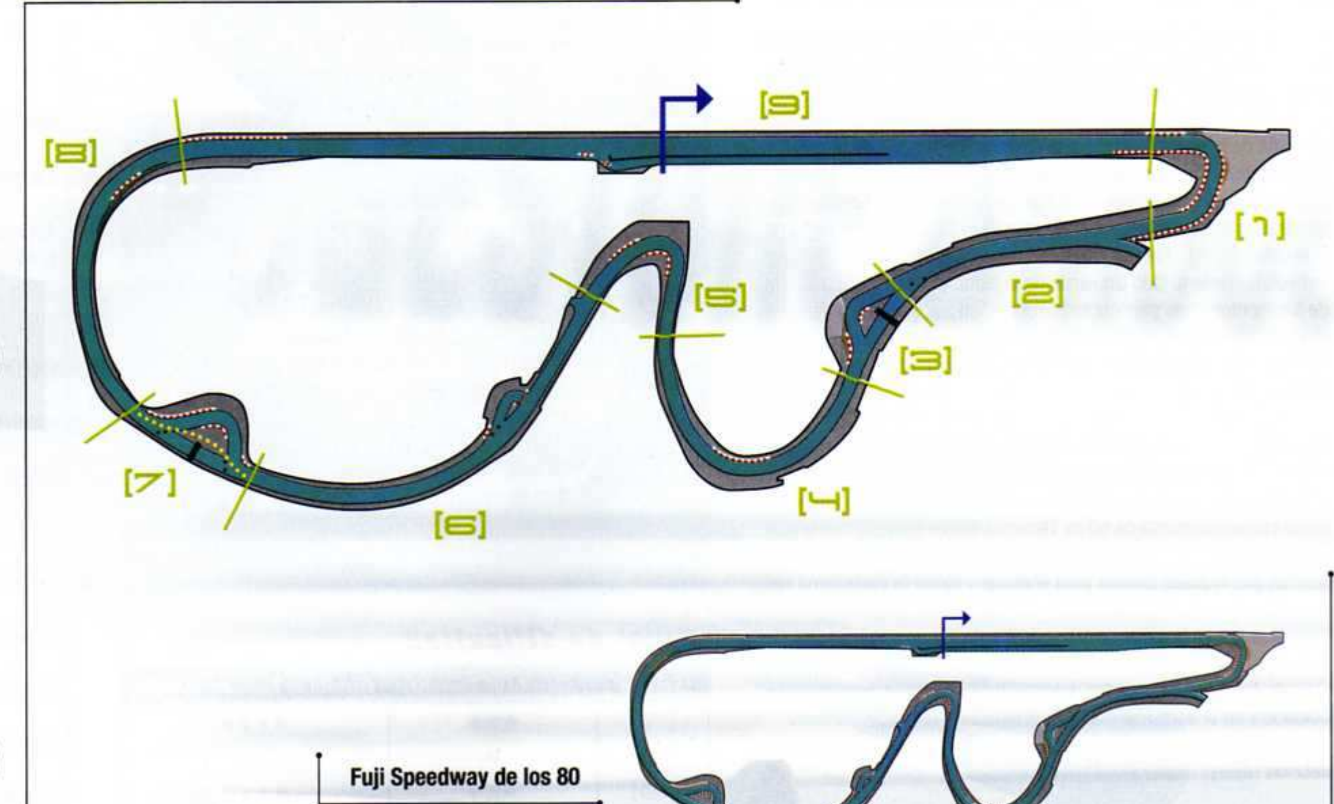
Sección	Circuito de Tsukuba	Circuito de Tsukuba: HÚMEDO
[1]	***	****
[2]	*	*
[3]	***	****
[4]	***	****
[5]	*	*
[6]	****	*****
[7]	*	*
[8]	***	***
[9]	*	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros) 1	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom. 2	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros) 3
Circuito de Tsukuba	00:39.474	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	00:39.867	Audi R8 Race Car 2001	1.058	900	12,0	12,0	55	55	5	5	17	63	88
	00:40.348	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1.084	495	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	00:43.514	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	6,0	4,4	66	66	5	3	12	30	30
	00:43.764	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	13,0	10,8	65	75	6	6	10	70	85
	00:44.510	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1.080	16,2	12,1	45	45	3	6	8	25	45
	00:45.851	Subaru Cusco Advan Impreza (JGTC) 2003	579	1.100	13,4	12,8	50	60	6	6	11	21	21
	00:47.490	Lotus Motor Sport Elise 1999	294	637	7,0	9,4	100	102	4	4	9	-	-
	00:52.545	Caterham Seven Fire Blade 2002	227	335	10,0	7,6	67	67	5	5	10	-	-
Circuito de Tsukuba: HÚMEDO	00:47.084	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	16	63	88
	00:50.190	Bentley Speed 8 Race Car 2003	1.051	900	13,8	14,8	80	80	6	6	23	63	88
	00:51.916	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	13,0	10,8	65	85	6	6	8	70	85
	00:52.558	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	17,4	17,5	45	45	-	-	18	75	105
	00:53.195	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	6,0	4,4	74	74	4	4	14	30	30
	00:54.055	Dodge Viper GTS-R Team Oreca Race Car 2000	596	1.150	14,4	14,4	65	65	6	6	6	38	53
	00:55.130	ASL Garaiya 2002	293	728	7,7	9,2	73	73	7	7	13	30	30
	00:57.181	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1.000	4,8	5,4	55	65	7	7	10	27	33
	01:02.285	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-



FUJI SPEEDWAY DE LOS 90







CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Fuji Speedway de los 90

Principiante (p. 217): 4WD Challenge, MR Challenge, Pickup Truck Race

Profesional (p. 218): Tuning Car Grand Prix, Supercar Festival

Extremo (p. 219): Gran Turismo All Stars

Resistencia (p. 221): Fuji 1.000 km

Europa (p.224-225): Serie británica GT, Schwarzwald Liga B

Japón (p. 226): Campeonato de Japón, Campeonato japonés de GT, Reto japonés de los 90

Coches británicos (p. 227): Aston Martin: Festival Aston Martin

Coches alemanes (p. 228): Mercedes-Benz: Leyendas de la flecha plateada, Volkswagen: Copa Beetle, Volkswagen: Copa Lupo

Coches japoneses (p. 229-230): Mazda: Copa NR-A RX-8, Mitsubishi Motors: Encuentro Evolution, Nissan: Silvia & Co., Toyota: Carrera Yaris

Carnés (p. 46, 50): BI-6, BI-7, AI-3

Fuji Speedway de los 80

Profesional (p. 218): Turbo Sports Cars, World Classics

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars

Europa (p. 225): Liga europea de coches clásicos

Japón (p. 226): Clásicos japoneses de los 70

Coches alemanes (p. 228): Mercedes-Benz: Reto SL

Coches japoneses (p. 229-230): Isuzu: Deportivo clásico Isuzu, Nissan: Carrera del "Red Emblem", Nissan: Silvia & Co.

Misiones de conducción (p. 253): 25: 1 vuelta

Información del circuito

	Fuji Speedway de los 90	*Fuji Speedway de los 80*
Longitud de pista	*4,40 km*	*4,32 km*
Desnivel	*38,1 m*	*38,1 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*	*Asfalto*
Estado de la pista	*Pavimento nuevo*	*Pavimento nuevo*
Modo inverso	*No*	*No*
Elemento clave	*Velocidad máxima*	*Velocidad máxima*
Nivel de dificultad	***	***
Categoría de ajustes	*Circuitos complejos*	*Circuitos complejos*
Activar circuito	*Abierto desde el principio*	*Tras 43 días (14 de mayo)*



[1] Deberías atacar la curva de 180° que está al final de la recta larga desde el extremo izquierdo de la pista y luego frenar entre las marcas de 150 m y 100 m. Tan pronto como empiece a haber bordillos en el lado izquierdo, gira a la derecha y rodea la curva con el acelerador a medio pisar. Procura no subirte a los bordillos interiores. Al llegar al vértice de la curva, comienza a acelerar. La inercia desviará al coche hacia afuera, pero eso no debería ser un problema [2].

Ataca la siguiente combinación de curvas [3] por la derecha. Frena tan pronto como terminen las marcas de la carretera del lado derecho de la pista, súbete al bordillo izquierdo y dirígete al bordillo de la salida de la curva. Tras esto, quédate a la izquierda hasta que pases los montones de paja del lado izquierdo del quitamiedos. [4] Gira a la derecha (frena un segundo si es necesario), y pégate al lado derecho de la pista para que la inercia no te lleve a pasar sobre la hierba y la gravilla de la izquierda. Al final del bordillo, acelera de nuevo y ataca la siguiente curva [5] desde la derecha.

En cuanto la pista vuelva a ser recta, será el momento de pisar el freno. Gira a la izquierda, ataca la curva con el acelerador a medio pisar y vuelve a acelerar a tope cuando estés más o menos a la altura de los últimos bordillos; esto te ayudará a coger la velocidad suficiente para la siguiente sección [6]. Ataca la chicane [7] por el lado izquierdo y comienza a frenar en el punto en el que comienzan las huellas de un patinazo (en la hierba de la izquierda). Tras esto, conduce por la derecha, sobre el bordillo. Toma la curva a izquierdas con el acelerador a medio gas.

Vuelve a pisar el acelerador a fondo cuando llegues al último bordillo izquierdo. Primero quédate en el lado izquierdo de la siguiente curva larga [8]. Cuando veas la recta de boxes saliendo hacia la derecha, gira hacia el interior para no dejarte llevar por la curva. Si tu coche es muy rápido, procura soltar el acelerador rápidamente; puede incluso que tengas que pisar el freno para estabilizar el vehículo. Por último, toma la recta final [9] a toda velocidad.

Fuji Speedway de los 80

En la versión de los 80 de Fuji Speedway, las chicanes de las secciones [3] y [7] están por construir. Ataca la sección [3] por la derecha. Por lo general, podrás atravesar esta sección sin frenar, siempre que te dirijas al lado interior de la curva al girar. La curva de la sección [7] te permite alcanzar una velocidad mucho más alta, por lo que irás mucho más rápido en la sección [8]. Evita salirte a la hierba. Mantente a la izquierda todo el tiempo que puedas y luego frena antes de girar, cuando estés a la altura del comienzo de la recta de boxes.

Nivel de dificultad

Sección	Fuji Speedway de los 90	Fuji Speedway de los 80
[1]	***	***
[2]	*	*
[3]	****	***
[4]	***	***
[5]	****	****
[6]	*	*
[7]	****	*
[8]	**	***
[9]	*	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros) 1	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom. 2	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros) 3
Fuji Speedway de los 90	00:53.954	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	00:56.149	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1.084	495	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	00:58.869	Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989	1.135	893	14,8	15,3	70	70	6	6	24	24	57
	01:01.928	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.048	13,0	10,8	85	85	5	5	18	60	80
	01:04.284	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	89	89	5	5	12	-	-
	01:06.900	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1.080	15,8	13,8	65	65	6	6	14	20	40
	01:14.193	Mazda RX-7 LM Race Car 2001	508	1.080	15,4	15,0	90	90	6	6	20	38	53
	01:18.751	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7,0	9,4	76	76	3	6	15	28	35
	01:27.691	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fuji Speedway de los 80	00:52.110	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	20,0	20,0	55	55	6	6	17	63	88
	00:53.477	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1.084	495	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	00:55.323	Nissan R92CP Race Car 1992	1.157	900	13,8	14,8	85	85	6	6	17	63	88
	01:00.966	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	89	89	5	5	15	30	30
	01:01.509	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	10,0	10,0	65	65	2	3	16	70	85
	01:02.503	Toyota WoodOne Tom's Supra (JGTC) 2003	502	1.100	15,8	13,8	65	65	6	6	14	45	65
	01:03.800	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1.120	13,5	13,5	65	65	6	6	14	38	53
	01:09.482	Lotus Motor Sport Elise 1999	294	637	7,0	9,4	86	86	4	4	9	-	-
	01:12.438	Caterham Seven Fire Blade 2002	270	369	5,0	4,0	75	78	5	5	10	-	-

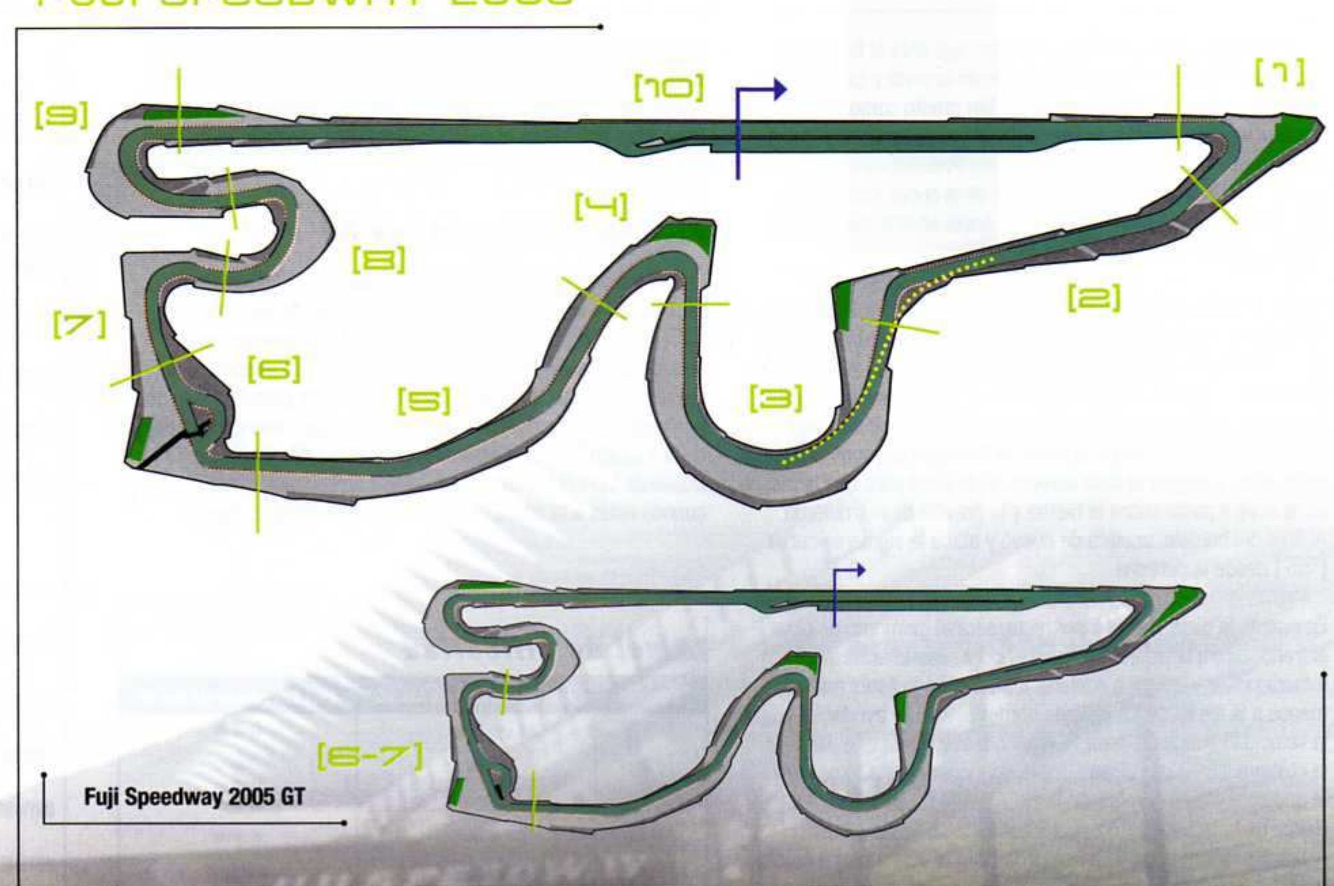
COMENZANDO
CONDUCIR
AJUSTES Y COMPONENTES
CIRCUITOS
PRUEBAS
MODO FOTOGRAFÍA
ÍNDICE

CIRCUITOS DEL MUNDO
CIRCUITOS ORIGINALES
CIRCUITOS URBANOS
TIERRA Y NIEVE
DRIVING PARK
POTENCIA Y VELOCIDAD

CIRCUITO DE LA SARTH
CIRCUITO DE SUZUKA
CIRCUITO DE TSUKUBA
FUJI SPEEDWAY
FUJI SPEEDWAY 2005
INFINEON RACEWAY
LAGUNA SECA RACEWA
NÜRBURGRING
TWIN RING MOTEGI
TWIN TING MOTEGI SUPER SPEEDWAY



FUJI SPEEDWAY 2005



Fuji Speedway 2005 GT





CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Fuji Speedway 2005

Extreme (p. 219): Polyphony Digital Cup, Formula GT World Championship

Coches británicos (p. 227): TVR: Carreras Blackpool



Información del circuito

	Fuji Speedway 2005	Fuji Speedway 2005 GT
Longitud de pista	*4,56 km*	*4,53 km*
Desnivel	*37,0 m*	*37,0 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*	*Asfalto*
Estado de la pista	*Pavimento nuevo*	*Pavimento nuevo*
Modo inverso	*No*	*No*
Elemento clave	*Velocidad máxima*	*Velocidad máxima*
Nivel de dificultad	***	***
Categoría de ajustes	*Circuitos complejos*	*Circuitos complejos*
Activar circuito	*Tras 323 días (18 de febrero)*	*Tras 141 días (20 de agosto)*

Coches alemanes (p. 228): Volkswagen: Copa Beetle

Coches japoneses (p. 230): Toyota: Carrera Altezza

Misiones de conducción (p. 254): 28: 1 vuelta

Carnés (p. 52): AI-10

Fuji Speedway 2005 GT

Extreme (p. 219): Real Circuit Tours

Europa (p. 224): Deutsche Touring Car Meisterschaft

Japón (p. 226): Campeonato japonés de GT





CONSEJOS Y TRUCOS

Ataca la curva [1] por el extremo izquierdo. Frena cuando comience el bordillo de la izquierda y luego gira a la derecha al llegar a la señal número 2, justo tras dejar atrás la tribuna llena de espectadores. Atraviesa la curva con un giro fijo del volante y una velocidad constante. Mantente a la derecha durante la sección [2], y luego gira hacia el interior tras dejar atrás el final del quitamiedos blanquinegro de la izquierda. Súbete al bordillo y deja que la inercia te lleve al lado derecho de la pista. En la curva [3], intenta pegarte a su interior y no dejes que la inercia te lleve demasiado al exterior. Ataca la curva [4] por el lado derecho de la pista. Frena a mitad del bordillo derecho y gira a la izquierda. Pégate al bordillo interior de la curva y sal de ella acelerando lo antes posible.

En la sección [5], mantente en el lado derecho de la carretera hasta llegar a la segunda curva a derechas pequeña. Deja que la inercia te lleve al lado izquierdo para atacar la sección [6]. Cuando dejes atrás las señales blancas de la derecha, gira para tomar la curva pegado al bordillo. Aborda la siguiente curva de forma similar y deja que la inercia te lleve al exterior. Ataca la curva [7] por el lado izquierdo de la pista. Da un frenazo corto y gira para entrar en la siguiente curva pegado al bordillo. Pégate al bordillo de la sección [8], y deja de pisar el acelerador durante un instante al salir de la curva, mientras la inercia te arrastra al exterior de la carretera. Tras esto, da un frenazo corto y un giro brusco a la izquierda. Al comienzo de la sección [9] puedes dejar que la inercia te lleve al exterior; luego gira a la derecha y pégate al bordillo interior de la curva hasta llegar a la recta final de [10]. Deberías terminar en el lado izquierdo de la larga recta final. Quédate ahí hasta volver a la sección [1].

Fuji Speedway 2005 GT

Esta variante se diferencia del circuito original Fuji Speedway 2005 en un único aspecto: la omisión de la chicane de la sección [6]. Frena a la altura aproximada de las señales blancas de la derecha. Gira entonces a la derecha para tomar la curva pegado al bordillo. Deja que la inercia te lleve al lado izquierdo de la carretera y ataca la curva a derechas de [7]. Frena justo antes de la curva y luego tómala pegado al bordillo.

Nivel de dificultad

Sección	Fuji Speedway 2005	Fuji Speedway 2005 GT
[1]	***	***
[2]	**	**
[3]	**	**
[4]	***	***
[5]	*	*
[6]	****	**
[7]	***	-
[8]	****	****
[9]	***	***
[10]	*	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros) [1]	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom. [2]	Adherencia (Delanteros) [3]	Adherencia (Traseros)
Fuji Speedway 2005	01:12.735	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1.106	900	12,0	13,5	50	80	6	6	23	63	88
	01:13.426	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	01:14.352	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1.084	495	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	01:22.765	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	9,0	10,5	65	65	1	1	18	70	85
	01:23.397	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	89	89	5	5	12	30	30
	01:23.686	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1.000	15,4	13,8	65	65	6	6	14	38	53
	01:27.649	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1.080	15,8	14,3	65	65	6	5	14	30	50
	01:34.633	Amuse S2000 R1 2004	296	952	9,6	8,8	80	80	4	4	12	-	-
	01:44.991	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fuji Speedway 2005 GT	01:08.216	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	20	63	88
	01:10.289	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1.084	495	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	01:12.564	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1.106	900	13,1	15,0	50	50	6	6	23	63	88
	01:17.351	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.048	10,0	8,8	93	93	5	5	17	65	80
	01:18.282	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	89	89	5	5	12	-	-
	01:21.076	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1.080	15,8	14,3	65	65	6	6	14	50	60
	01:24.299	Mazda RX-7 LM Race Car 2001	508	1.080	15,4	15,0	90	90	6	6	21	38	53
	01:27.671	Toyota WedsSport Celica (JGTC) 2003	591	1.050	13,8	12,8	90	90	6	6	11	25	45
	01:36.934	Tommy kaira ZZ-S 2000	295	627	4,0	4,6	80	80	4	4	11	-	-



INFINEON RACEWAY

Infineon Raceway (para deportivos) B



CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Infineon Raceway (para deportivos) A

Principiante (p. 217): Spider & Roadster

Profesional (p. 218): Race of NA Sports, Boxer Spirit, Supercar Festival

Extreme (p. 219): Formula GT World Championship, Real Circuit Tours

Resistencia (p. 221): Mundial deportivos Infineon

América (p. 224): Campeonato general americano, Competición de "muscle cars" antiguos

Europa (p. 224-225): Serie británica GT, Festa italiana

Coches americanos (p. 226-227): Chevrolet: Festival Corvette, Saleen: Club Saleen S7

Coches alemanes (p. 228): BMW: Trofeo Serie 1, Opel: Trofeo Speedster, Volkswagen: Copa Lupo

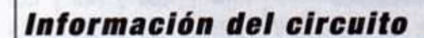
Misiones de conducción (p. 251, 255, 256): 17: Contienda de 3 vueltas, 29: 1 vuelta, 33: 1 vuelta

Carnés (p. 37, 58): B-15, E-13

Infineon Raceway (para deportivos) B

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars, Polyphony Digital Cup

América (p. 224): Stars & Stripes



Información del circuito

	Infineon Raceway (para deportivos) A	*Infineon Raceway (para deportivos) B*
Longitud de pista	*4,06 km*	*3,22 km*
Desnivel	*49,8 m*	*49,8 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*	*Asfalto*
Estado de la pista	*Pavimento nuevo*	*Pavimento nuevo*
Modo inverso	*No*	*No*
Elemento clave	*Aceleración*	*Aceleración*
Nivel de dificultad	****	***
Categoría de ajustes	*Circuitos complejos*	*Circuitos complejos*
Activar circuito	*Abierto desde el principio*	*Tras 295 días (21 de enero)*





Toma la primera curva a izquierdas de la sección [1] por el lado izquierdo, y deja que tu inercia te lleve al centro de la pista para tomar la siguiente curva. Gira a la izquierda a la altura de la señal "Autolite", frena en seco al llegar al bordillo de la izquierda y luego gira hacia el interior para subirte al bordillo interior de la curva [2]. Muévete a la izquierda durante la recta corta de la sección [3] y ataca la siguiente curva desde ese punto. Comienza a frenar poco después de los bordillos y toma ambas curvas mientras mantienes una distancia de aproximadamente medio vehículo entre tu coche y el borde de la carretera. Tu inercia a la salida debería llevarte al lado izquierdo de la siguiente recta corta. Hazte a un lado y toma la curva cerrada de la sección [4] desde aproximadamente la mitad de la pista. Frena a la altura de la sección de asfalto más oscura y luego pégate al interior de la curva. Mantente a la derecha hasta la sección [5], y luego ataca la curva a izquierdas desde la izquierda de la pista. Frena ligeramente tras pasar la línea de conos, manteniéndote a la derecha de la carretera e intentando pegarte al interior de la curva lo máximo. Vuelve a acelerar cuanto antes, pero sin irte demasiado al exterior de la pista. En la recta de la sección [6], mantente a la izquierda. Frena para tomar la curva con forma de "U" de [7], cuando llegues a la tercera cartelera. Procura atacar esta curva con el volante en posición fija; lo ideal sería que no te acercases demasiado a los bordillos. Atraviesa la combinación de curvas de la sección [8] con un ritmo constante, sin rozar los bordillos para mantener una trayectoria perfecta. Evita ajustar nerviosamente el volante, y frena lo menos posible; deberías poder estabilizar el coche dejando de pisar el acelerador un breve instante, lo que mejorará tu conducción. Toma la curva a derechas de la sección [9] por la izquierda, cuando estés más o menos a la altura de la primera señal "Dodge", gira hacia el interior y ataja por los bordillos para llegar a la siguiente recta. Toma la curva de [10] por el lado derecho; frena un instante antes del comienzo de la recta de boxes y pégate lo máximo posible al interior de la cerrada curva de 180°. Acelera lo antes que puedas para acumular velocidad suficiente para la sección [11]. Recorre la sección [11] con un arco constante, atravesando la curva a izquierdas muy pegado al muro interior; tu velocidad te llevará al lado derecho de la carretera. A la altura de la línea de meta, prepárate para el retorno inmediato a la sección [1].

Infineon Raceway (para deportivos) B

Las secciones de [1] a [3] y de [8] a [11] son idénticas a las del circuito anterior. Una vez que la inercia te lleve al exterior, toma la curva de [4A] desde el lado izquierdo y gira hacia la recta nada más pasar el bordillo. Desplázate hacia el exterior de la pista y toma la curva cerrada de la sección [7A] desde este punto. Frena al llegar a la sección de asfalto más oscura. Gira hacia el interior y deja atrás el bordillo, pero procurando dejar una distancia aproximada de un coche entre el bordillo y tu vehículo.

Nivel de dificultad

Sección	Infineon Raceway (para deportivos) A	Infineon Raceway (para deportivos) B
[1]	**	**
[2]	****	****
[3]	***	***
[4]	***	-
[4A]	-	**
[5]	***	-
[6]	*	-
[7]	****	-
[7A]	-	***
[8]	***	***
[9]	***	***
[10]	**	**
[11]	*	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

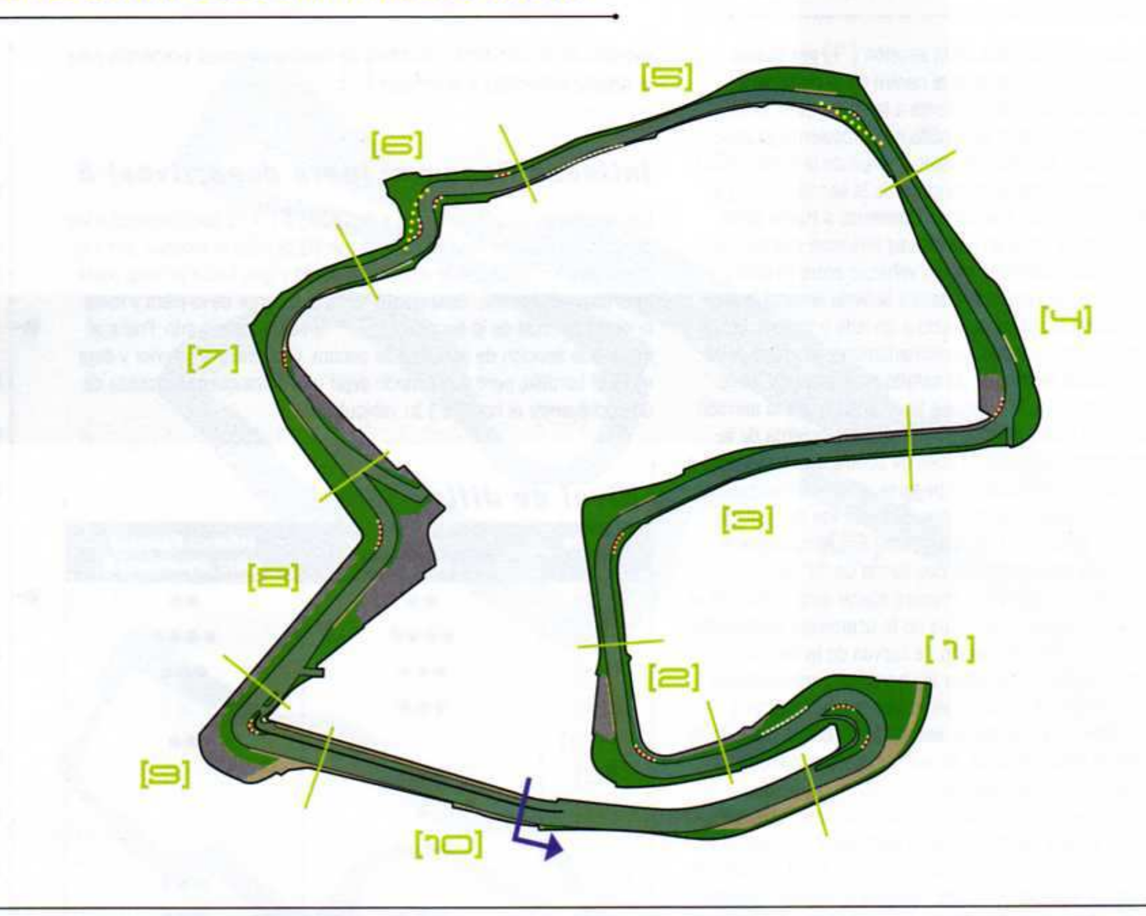
Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros) 1	Ind. Muelles (Traseros) 1	Altura coche (Delanteros) 1	Altura coche (Traseros) 1	Estabilizador (Delanteros) 1	Estabilizador (Traseros) 1	Conf. autom. 2	Adherencia (Delanteros) 3	Adherencia (Traseros) 3
Infineon Raceway (para deportivos) A	01:02.811	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1.084	495	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	01:03.018	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	18	63	88
	01:04.009	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1.106	900	12,0	13,5	50	80	6	6	23	63	88
	01:10.661	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	10,0	8,8	93	93	3	1	11	70	85
	01:12.451	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1.080	15,8	13,8	65	65	6	6	14	20	40
	01:13.596	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	75	75	7	7	13	30	30
	01:15.766	Toyota Altezza Touring Car 2001	533	1.000	10,9	11,9	65	70	6	6	7	38	53
	01:23.470	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7,0	9,4	76	76	3	6	10	20	28
	01:30.970	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Infineon Raceway (para deportivos) B	00:50.048	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	18	63	88
	00:51.729	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1.084	495	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	00:53.106	Mazda 787B Race Car 1991	905	830	15,8	14,3	85	85	6	6	13	63	88
	00:56.924	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	10,0	10,0	65	65	1	1	10	70	85
	00:57.506	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	89	89	5	5	12	30	30
	00:58.057	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1.000	15,4	13,8	65	65	6	6	9	38	53
	01:00.734	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1.080	15,8	14,3	65	65	6	5	14	30	50
	01:03.749	Lotus Motor Sport Elise 1999	292	637	11,0	13,2	76	76	4	4	12	30	35
	01:05.650	Caterham Seven Fire Blade 2002	268	370	9,0	7,3	65	65	5	5	11	-	-



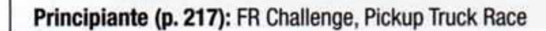
LAGUNA SECA RACEWAY







CARRERAS, COPAS, CARNÉS



Principiante (p. 217): FR Challenge, Pickup Truck Race

Profesional (p. 218): World Classics

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars, Formula GT World Championship, Real Circuit Tours

Resistencia (p. 220): Laguna Seca 200 millas

América (p. 224): Campeonato general americano, Stars and Stripes, Competición de "muscle cars"

Japón (p. 226): Campeonato japonés de GT

Coches americanos (p. 226-227): Chevrolet: Festival Corvette, Shelby: Copa Shelby Cobra

Coches británicos (p. 227): Lotus: Clásicos Lotus, TVR: Carreras Blackpool

Coches franceses (p. 227): Renault: Copa Megane

Coches alemanes (p. 228): Audi: Copa A3

Coches japoneses (p. 229-230): Mazda: Club "RE", Mazda: Copa NR-A RX-8, Mitsubishi Motors: Copa Mirage, Nissan: Club "Z", Subaru: Las estrellas de Pleiades

Misiones de conducción (p. 250, 254): 12: Contienda de 3 vueltas, 27: 1 vuelta

Carnés (p. 35): B-10

Información del circuito

Laguna Seca Raceway	
Longitud de pista	*3,6 km*
Desnivel	*55 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*
Estado de la pista	*Pavimento nuevo, baches ocasionales*
Modo inverso	*No*
Elemento clave	*Aceleración*
Nivel de dificultad	★★★★
Categoría de ajustes	*Circuitos complejos*
Activar circuito	*Abierto desde el principio*







En este circuito tienes que conducir con precisión: si el coche patina, terminarás sobre la zona de gravilla y perderás mucho tiempo. Toma la curva de horquilla [1] por el lado derecho. Frena cuando estés a la altura de la señal "2". Ataca la curva con una aceleración moderada. Toma la siguiente [2] por el lado izquierdo. Frena cuando llegues a la señal "1"; y toma la curva por el interior. En la recta, desvíate al exterior y ataca la curva de la sección [3].

A la altura de la señal "1", da un frenazo seco y corto y gira bruscamente a la derecha. En la recta, pasa de la izquierda a la derecha para frenar en la curva de la sección [4] cuando llegues a la señal "2". Toma la curva y pégate al interior. Acelera en cuanto puedas, moviéndote hacia el exterior de la pista. Ataca la siguiente curva [5] por el lado derecho y frena a la altura de la señal "1". Tras esto, súbete al bordillo interior de la curva.

En la siguiente recta, mantente a la izquierda hasta que llegues al bordillo antes de entrar en la sección [6] por la derecha. Frena bastante antes de llegar a la colina y gira para subirte a los bordillos de ambas curvas, en la sección del sacacorchos. Después, mantente en el centro de la pista hasta aproximadamente la mitad de la curva de la sección [7]; entonces, deja de acelerar ligeramente y gira hacia el interior para pegarte al bordillo; la inercia debería llevarte al exterior de la siguiente recta. Ataca la curva de la sección [8] por su extremo izquierdo y frena al llegar a la señal "1". Pégate al interior de la curva y deja que la inercia te arrastre al exterior mientras aceleras. Ataca por el extremo derecho la siguiente curva cerrada [9] que conduce a la meta. Frena tardíamente a la altura de la señal "2" y mantente en el interior mientras tomas la curva lentamente. Acelera lo antes posible y deja que la inercia te lleve al exterior de la recta final [10]. Durante el sprint de la recta final, quédate en la derecha para posicionarte con respecto a la curva a izquierdas que está a continuación de la recta final de la sección [1].

Nivel de dificultad

Sección	Laguna Seca Raceway
[1]	*****
[2]	****
[3]	***
[4]	****
[5]	***
[6]	*****
[7]	***
[8]	**
[9]	****
[10]	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

					1						2	3	
Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
Laguna Seca Raceway	01:02.332	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	18	63	88
	01:03.696	Nissan R89C Race Car 1989	1.135	900	13,8	13,8	85	85	6	6	17	63	88
	01:04.631	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	12,0	16,0	50	55	-	-	16	75	105
	01:11.900	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1.120	13,5	13,5	65	65	6	6	12	38	53
	01:13.781	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1.080	15,8	14,3	50	60	6	6	10	50	70
	01:23.794	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	01:28.190	HPA Motorsports Stage II R32 2004	600	1.308	6,4	5,9	72	72	-	-	-	-	-
	01:28.454	Pontiac Sunfire GXP Concept 2002	294	1.068	15,2	15,2	95	95	4	4	14	30	30
	01:37.937	Lotus Motor Sport elise 1999	236	700	7,0	9,4	102	102	4	4	9	-	-



NÜRBURGRING NORDSCHLEIFE

Bergwerk [19] [18] [17] [13] [14] Ex-Mühle [16] [12] Wehrseifen [15] Kallenhard [11] [10] Metzgesfeld [9] [8] Adenauer-Forst [7] Fuchsröhre [6] Aremberg Schwedenkreuz [5] Flugplatz [4] Quiddelbacher-Höhe [3] Hocheichen [2] Hatzenbach [1] [41] [40] Hohenrain Tiergarten [39] Antoniusbuche [38] Döttinger-Höhe Galgenkopf [37] [34] [36] [35] Schwalbenschwanz [33] Pflanzgarten [32] [31] Brünnchen [30] [29] Eschbach Wippermann [28] Hohe Acht [27] Steilstrecke [23] [22] [26] Kesselchen [20] [21] Klostertal [25] Caracciola-Karussell [24]



CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Profesional (p. 218): World Classics

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars, Polyphony Digital Cup, *Formula GT World Championship, Real Circuit Tours*

Resistencia (p. 220): Nürburgring resistencia 24 h, Nürburgring resistencia 4 h

Europa (p. 224, 225): Campeonato paneuropeo, Deutsche Touring Car Meisterschaft, Liga europea de coches clásicos, ¡1.000 millas!, Schwarzwald Liga B

Coches alemanes (p. 228): BMW: Club "M", Mercedes-Benz: Leyendas de la flecha plateada, Volkswagen: Copa Lupo

Misiones de conducción (p. 257-261): 34: 1 vuelta

Carnés (p. 40, 42, 43, 44, 53, 54, 59): A-7, A-14, A-16, BI-2, AI-13, AI-15, E-16

Información del circuito

Nürburgring Nordschleife	
Longitud de pista	*20,83 km*
Desnivel	*300,0 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*
Estado de la pista	*Superficie de calidad variable, muchos baches*
Modo inverso	*No*
Elemento clave	*Aceleración*
Nivel de dificultad	*****
Categoría de ajustes	*Circuitos complejos*
Activar circuito	*Abierto desde el principio*





CONSEJOS Y TRUCOS

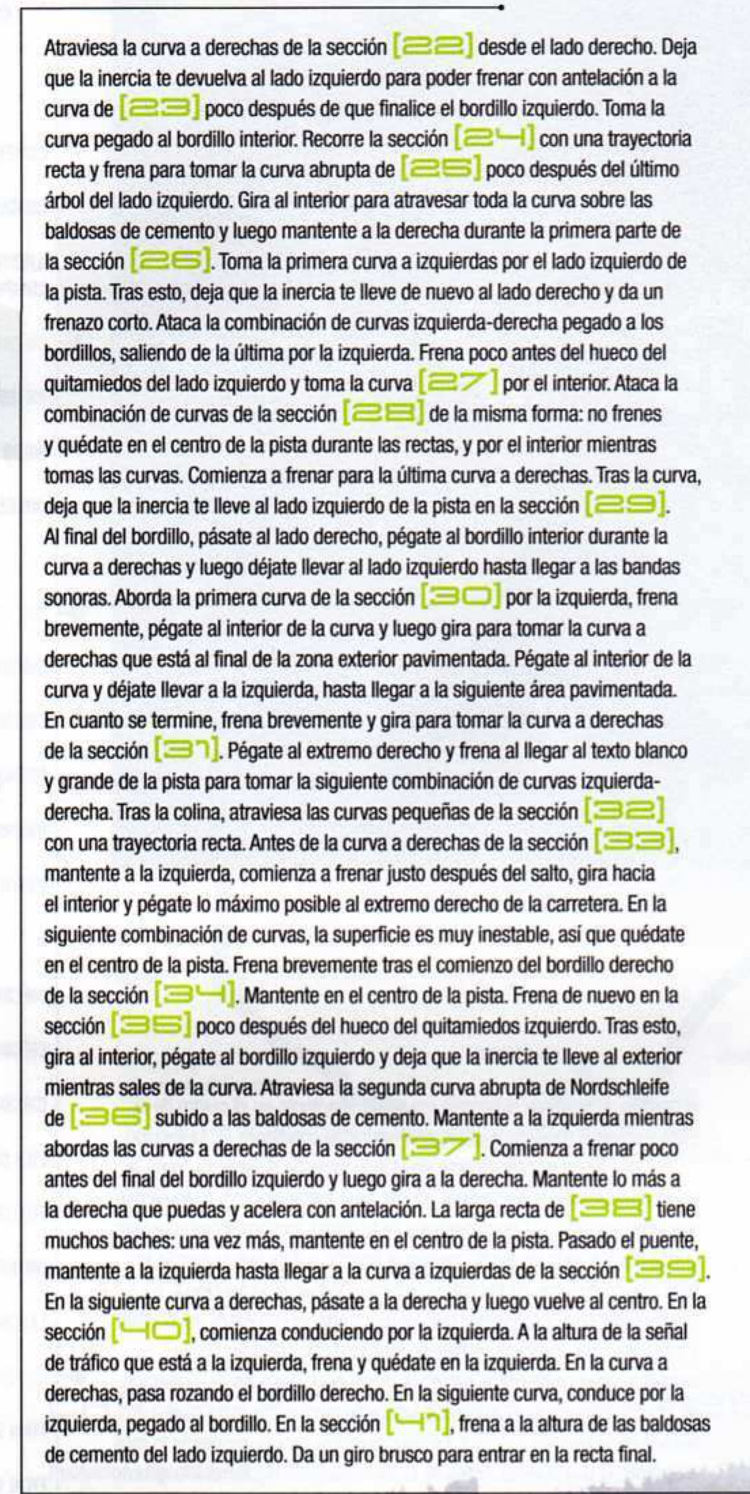
Aborda la curva de [1] por la derecha, comienza a frenar y tómala por el interior. Deja que la inercia te saque de la curva por la derecha, pero no toques el bordillo exterior. Aborda la curva a derechas de la sección [2] por el lado izquierdo y luego gira para pasar rozando el bordillo derecho. Como en esta sección hay muchos baches, tienes que intentar mantenerte en el centro de la carretera hasta llegar a la combinación de curvas de la sección [3]. Frena cuando comience el bordillo izquierdo y luego pégate al bordillo interior durante la curva a derechas. Toma las siguientes curvas desde el centro de la pista. Poco antes de la curva a izquierdas, da un frenazo corto y deja que la inercia te lleve hacia el bordillo del lado derecho de la pista. Aborda la siguiente curva a izquierdas desde aproximadamente el centro de la pista; frena cuando comience el bordillo derecho y luego gira para pegarte al bordillo interior de la curva. Súbete al bordillo durante la curva a izquierdas y déjate llevar al lado derecho de la pista para entrar en la recta de [4]. Luego sigue en el medio de la carretera hasta llegar a la colina y cámbiate al lado izquierdo de la sección [5]. Tras aterrizar después de un pequeño salto, gira a la derecha y toma la curva muy justa. Mantente en el centro durante la siguiente recta (de nuevo vuelve a haber muchos baches). Pégate a los bordillos izquierdos de la pequeña curva a izquierdas. Frena antes de la curva de [6] poco después del final del bordillo izquierdo; gira y toma la curva pegado (o incluso subido) a su bordillo interior. Recorre la larga cuesta de [7] con una trayectoria lo más recta posible, sin tocar los bordillos interiores de las curvas. Conduce por el lado izquierdo durante el valle y luego deja que la inercia te lleve a la derecha; frena a la altura de la señal blanca (en el lado derecho de la carretera) y gira a la izquierda atajando por el bordillo. Frena para tomar la primera curva a derechas de la sección [8] poco después de las letras de la pista, y pégate al bordillo. Antes de la señal de la derecha, vuelve a comenzar a frenar y gira a la izquierda, pegado al bordillo. Al terminar el bordillo izquierdo, mantente en el centro de la pista y ataca el resto de la curva con velocidad constante. En la sección [9], comienza manteniéndote en el lado derecho de la pista, toma la curva a izquierdas por el interior y frena para tomar la curva a izquierdas de la sección [10] poco después de la última sombra sobre el asfalto. Luego pasa al lado izquierdo, pégate al bordillo y deja que la inercia te lleve al lado derecho de la pista más tarde. Comienza la sección [11] manteniéndote a la izquierda; comienza a frenar al comienzo del bordillo y toma la curva pegado a su bordillo interior. En la sección [12], mantente en el centro de la carretera; frena poco después del comienzo de los bordillos y súbete al bordillo izquierdo para entrar en la parte con baches de la sección [13]. En las siguientes curvas, mantente lo más a la derecha que puedas. Antes de la curva de [14], frena a la altura de la señal de "Wehrseifen", entra en la pequeña curva a derechas, frena poco antes del final del bordillo derecho y gira a la izquierda. Ataca la curva a izquierdas dejando una distancia de medio coche entre tu vehículo y el extremo de la carretera, y haz lo mismo con la siguiente curva a derechas. En la sección [15], quédate en el lado derecho de la pista. Frena para tomar la curva de [16] al llegar a la primera señal de dirección y gira a la izquierda. Hasta el final del bordillo de la sección [17], mantente en el lado izquierdo; da un giro brusco a la derecha, toma la curva rozando el bordillo interior y deja que la inercia te lleve al lado izquierdo de la pista. En la sección [18], vuelve a quedarte en el centro de la pista, toma la curva a izquierdas pegado al bordillo, frena al llegar a la señal de "Bergwerk" y ataca la curva [19] por su interior. La larga sección cuesta arriba de [20] tiene muchos baches y es bastante inestable, así que mejor quédate en el centro de la pista (excepto en las curvas, claro está). Antes de la curva a izquierdas de la sección [21], pásate al lado derecho y ataca la curva desde el extremo izquierdo de la pista.











Atraviesa la curva a derechas de la sección [22] desde el lado derecho. Deja que la inercia te devuelva al lado izquierdo para poder frenar con antelación a la curva de [23] poco después de que finalice el bordillo izquierdo. Toma la curva pegado al bordillo interior. Recorre la sección [24] con una trayectoria recta y frena para tomar la curva abrupta de [25] poco después del último árbol del lado izquierdo. Gira al interior para atravesar toda la curva sobre las baldosas de cemento y luego mantente a la derecha durante la primera parte de la sección [26]. Toma la primera curva a izquierdas por el lado izquierdo de la pista. Tras esto, deja que la inercia te lleve de nuevo al lado derecho y da un frenazo corto. Ataca la combinación de curvas izquierda-derecha pegado a los bordillos, saliendo de la última por la izquierda. Frena poco antes del hueco del quitamiedos del lado izquierdo y toma la curva [27] por el interior. Ataca la combinación de curvas de la sección [28] de la misma forma: no frenes y quédate en el centro de la pista durante las rectas, y por el interior mientras tomas las curvas. Comienza a frenar para la última curva a derechas. Tras la curva, deja que la inercia te lleve al lado izquierdo de la pista en la sección [29]. Al final del bordillo, pásate al lado derecho, pégate al bordillo interior durante la curva a derechas y luego déjate llevar al lado izquierdo hasta llegar a las bandas sonoras. Aborda la primera curva de la sección [30] por la izquierda, frena brevemente, pégate al interior de la curva y luego gira para tomar la curva a derechas que está al final de la zona exterior pavimentada. Pégate al interior de la curva y déjate llevar a la izquierda, hasta llegar a la siguiente área pavimentada. En cuanto se termine, frena brevemente y gira para tomar la curva a derechas de la sección [31]. Pégate al extremo derecho y frena al llegar al texto blanco y grande de la pista para tomar la siguiente combinación de curvas izquierda-derecha. Tras la colina, atraviesa las curvas pequeñas de la sección [32] con una trayectoria recta. Antes de la curva a derechas de la sección [33], mantente a la izquierda, comienza a frenar justo después del salto, gira hacia el interior y pégate lo máximo posible al extremo derecho de la carretera. En la siguiente combinación de curvas, la superficie es muy inestable, así que quédate en el centro de la pista. Frena brevemente tras el comienzo del bordillo derecho de la sección [34]. Mantente en el centro de la pista. Frena de nuevo en la sección [35] poco después del hueco del quitamiedos izquierdo. Tras esto, gira al interior, pégate al bordillo izquierdo y deja que la inercia te lleve al exterior mientras sales de la curva. Atraviesa la segunda curva abrupta de Nordschleife de [36] subido a las baldosas de cemento. Mantente a la izquierda mientras abordas las curvas a derechas de la sección [37]. Comienza a frenar poco antes del final del bordillo izquierdo y luego gira a la derecha. Mantente lo más a la derecha que puedas y acelera con antelación. La larga recta de [38] tiene muchos baches: una vez más, mantente en el centro de la pista. Pasado el puente, mantente a la izquierda hasta llegar a la curva a izquierdas de la sección [39]. En la siguiente curva a derechas, pásate a la derecha y luego vuelve al centro. En la sección [40], comienza conduciendo por la izquierda. A la altura de la señal de tráfico que está a la izquierda, frena y quédate en la izquierda. En la curva a derechas, pasa rozando el bordillo derecho. En la siguiente curva, conduce por la izquierda, pegado al bordillo. En la sección [41], frena a la altura de las baldosas de cemento del lado izquierdo. Da un giro brusco para entrar en la recta final.

Nivel de dificultad

	Nürburgring Nordschleife
[1]	***
[2]	***
[3]	****
[4]	**
[5]	****
[6]	***
[7]	****
[8]	****
[9]	***
[10]	****
[11]	***
[12]	*
[13]	*****
[14]	****
[15]	**
[16]	***
[17]	****
[18]	**
[19]	****
[20]	**
[21]	***
[22]	***
[23]	****
[24]	**
[25]	*****
[26]	***
[27]	****
[28]	****
[29]	***
[30]	***
[31]	***
[32]	****
[33]	****
[34]	***
[35]	****
[36]	****
[37]	***
[38]	**
[39]	***
[40]	****
[41]	**







Récords online de la Liga Gran Turismo 4

Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros) 1	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. auton. 2	Adherencia (Delanteros) 3	Adherencia (Traseros)
Nürburgring Nordschleife	05:06.259	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	18	63	88
	05:26.641	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	12,6	12,6	45	45	-	-	16	75	105
	05:52.637	Mercedes-Benz AMG CLK-GTR Race Car 1998	1.030	1.000	14,8	13,8	80	80	6	6	17	38	53
	06:01.248	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1.000	12,8	10,8	80	80	6	6	16	38	53
	06:17.001	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1.091	15,8	14,3	65	65	6	6	14	25	45
	06:22.920	Lotus Elise 111R 2004	276	782	4,0	4,2	121	121	5	5	13	20	30
	06:41.604	Audi Abt TT-R Touring Car 2002	470	1.080	14,4	12,8	65	65	6	6	15	38	53
	06:41.823	Tommy kaira ZZ-S 2000	295	627	7,3	9,2	102	102	1	7	13	30	30
	06:54.457	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-



TWIN RING MOTEGI











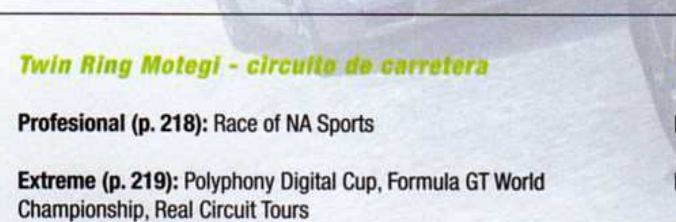


Twin Ring Motegi este: circuito corto

Twin Ring Motegi oeste: circuito corto



CARRERAS, COPAS, CARNÉS



Twin Ring Motegi - circuito de carretera

Profesional (p. 218): Race of NA Sports

Extreme (p. 219): Polyphony Digital Cup, Formula GT World Championship, Real Circuit Tours

Resistencia (p. 221): Motegi, resistencia 8 h







Japón (p. 226): Campeonato de Japón, Campeonato japonés de GT

Coches franceses (227): Renault: Trofeo Clio

Coches alemanes (p. 228): Volkswagen: Copa Beetle

Coches japoneses (p. 229-230): Honda: Encuentro de Type R, Nissan: Carrera del "Red Emblem", Toyota: Carrera Altezza

Misiones de conducción (p. 249): 9: Adelantamiento

Carnés (p. 32, 33, 40, 54, 55): B-8, B-9, A-6, AI-14, E-1

Twin Ring Motegi este: circuito corto

Principiante (p. 217): FF Challenge, Spider & Roadster

Profesional (p. 218): Clubman Cup, World Compact

Europa (p. 225): Liga europea de deportivos compactos

Japón (p. 226): Reto japonés de los 90,
Copa de compactos japoneses

Coches alemanes (p. 228): BMW: Trofeo Serie 1

Coches japoneses (p. 229-230): Honda: Carrera Civic, Mazda: Copa Roadster NR-A, Toyota: Carrera Yaris

Twin Ring Motegi oeste: circuito corto

Principiante (p. 217): Sunday Cup

Coches británicos (p. 227): Triumph: Copa Spitfire

Coches japoneses (p. 230): Suzuki: Suzuki Concept



Información del circuito

	Circuito de carretera	Circuito corto este	Circuito corto oeste
Longitud de pista	4,8 km	3,42 km	1,49 km
Desnivel	30,4 m	30,4 m	3,1 m
Superficie de la pista	Asfalto	Asfalto	Asfalto
Estado de la pista	Pavimento nuevo	Pavimento nuevo	Pavimento nuevo
Modo inverso	No	No	No
Elemento clave	Velocidad máxima	Velocidad máxima	Velocidad máxima
Nivel de dificultad	***	**	**
Categoría de ajustes	Circuitos mezclados	Circuitos simples	Circuitos simples
Activar circuito	Tras 211 días (29 de octubre)	Tras 85 días (25 de junio)	Abierto desde el principio

CONSEJOS Y TRUCOS

Toma la combinación de curvas de [1] por el lado izquierdo y gira al interior a la altura de la señal de 50 m, mientras frenas al mismo tiempo. Intenta atacar ambas como si fuesen una sola curva, con el volante en posición fija y una velocidad constante y uniforme. En la recta de [2], acelera lo antes posible y mantente al lado derecho de la pista hasta llegar a la señal de 100 m. Comienza entonces a frenar y gira a la izquierda a la altura de la señal de 70 m para poder tomar la combinación "U" de curvas de la sección [3] con una única línea; si quieres, puedes subirte a los bordillos. En la recta de [4], mantente en el extremo izquierdo, comienza a frenar a la altura de la señal de 50 m para tomar la curva [5], y luego súbete a los bordillos para entrar en la sección [6] a toda velocidad.

Gira a la derecha tras pasar el túnel y pégate lo máximo que puedas al interior de la curva. Tras esto, pégate al lado derecho hasta llegar a la señal de 50 m y luego gira a la izquierda y pégate a los bordillos que llevan a la primera curva de la sección [7]. Cuando estés más o menos a la mitad de la primera curva, comienza a girar a la derecha para tomar la curva siguiente por el interior. En la recta, quédate en el lado derecho, comienza a frenar a la altura de la señal de 50 m para tomar la curva de [8] y súbete a los bordillos para llegar a la recta de la sección [9].

Tras esto, mantente en el extremo izquierdo, vuelve a frenar al llegar a la señal de 50 m, y rodea la curva de [10] de forma constante; luego, acelera lo antes posible para atacar la recta de [11]. Mantente a la izquierda, y luego frena para tomar la primera curva de la sección [12] a la altura de la señal de 50 m; tras esto, súbete al bordillo para llegar a la siguiente recta corta, en la que deberías mantenerte a la derecha. Una vez pasado el puente, gira a la izquierda y atraviesa la combinación de curvas de las secciones [13] y [14] tocando los bordillos interiores de cada curva. La inercia de la curva final te llevará al lado izquierdo de la pista de la sección [15]. Quédate ahí para tomar la siguiente curva de la sección [1].

Twin Ring Motegi este: circuito corto

Toma la primera curva de la sección [12] por el lado izquierdo. Comienza a frenar a la altura de la señal de 50 m y luego acelera sobre los bordillos para llegar al lado izquierdo de la recta corta. Una vez pasado el puente, pégate al bordillo de la sección [12A]. Ataca esta combinación de curvas muy cerca de los bordillos y dejando de pisar el acelerador de vez en cuando para estabilizar el coche. Las secciones entre [4] y [11] son idénticas a las del circuito de carretera; consulta sus "Consejos y trucos" para más información.

Twin Ring Motegi oeste: circuito corto

Las secciones [1] y [2] son idénticas a las del circuito de carretera, pero esta vez tienes que mantenerte a la izquierda de la recta. Comienza a frenar en el mismo punto (la señal de 100 m) y gira a la derecha al llegar a la señal de 70 m. Ataca la combinación de curvas de la sección [2A] con una única línea, subiéndote a los bordillos si es preciso. En la recta corta que lleva a la sección [14A], mantente a la izquierda gira a la derecha a la altura de la barrera blanquiazul de la izquierda y toma las dos curvas con el acelerador a medio gas para poder atajar por el bordillo de la última recta [15]. Desplázate a la izquierda y quédate allí hasta llegar a la sección [1].

Nivel de dificultad

Sección	Circuito de carretera	Circuito corto este	Circuito corto oeste
[1]	***	-	***
[2]	*	-	*
[2A]	-	-	**
[3]	***	-	-
[4]	*	*	-
[5]	***	***	-
[6]	**	**	-
[7]	****	****	-
[8]	***	***	-
[9]	*	*	-
[10]	***	***	-
[11]	*	*	-
[12]	***	***	-
[12A]	-	**	-
[13]	**	-	-
[14]	***	-	-
[14A]	-	-	***
[15]	*	-	*



Récords online de la Liga Gran Turismo 4

Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	1						2	3	
					Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
Circuito de carretera	01:19.794	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	01:21.936	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1.106	900	12,0	13,5	50	80	6	6	23	63	88
	01:23.769	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	20,0	20,0	45	45	-	-	16	75	105
	01:30.984	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	13,0	10,8	65	75	6	6	12	70	85
	01:32.911	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	8,3	8,3	75	75	4	5	12	30	29
	01:33.025	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1.080	17,7	15,7	57	57	7	7	14	50	70
	01:34.761	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1.120	17,0	17,0	65	65	4	4	7	27	42
	01:42.036	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7,7	10,1	95	95	4	4	20	-	-
	01:50.179	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Circuito corto este	00:57.068	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1.106	900	12,0	13,5	50	80	6	6	23	63	88
	01:00.337	Audi R8 Race Car 2001	1.058	900	13,8	14,8	80	80	6	6	23	63	88
	01:03.799	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.048	10,0	8,8	93	93	3	3	15	65	80
	01:04.172	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	01:04.847	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	89	89	5	5	12	-	-
	01:05.012	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1.080	15,8	13,8	65	65	6	6	14	20	40
	01:08.779	Mazda RX-7 LM Race Car 2001	508	1.080	15,4	15,0	90	90	6	6	16	38	53
	01:19.858	Honda NSX-R Concept 2001	295	1.155	13,0	10,0	111	111	5	5	9	4	6
	01:21.745	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Circuito corto oeste	00:23.247	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	00:23.838	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1.084	495	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	00:25.373	BMW V12 LMR Race Car 1999	1.004	900	15,8	13,8	62	62	6	6	15	63	84
	00:26.290	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	89	89	5	5	11	30	30
	00:26.306	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	13,0	10,8	65	85	6	6	11	70	85
	00:26.466	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1.000	15,4	13,8	65	65	6	6	10	38	53
	00:28.370	Toyota WoodOne Tom's Supra (JGTC) 2003	502	1.100	15,8	13,8	55	55	5	5	15	41	63
	00:32.909	Caterham Seven Fire Blade 2002	265	369	9,5	7,2	50	50	4	4	10	-	-
	00:34.737	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-








GRAN TURISMO 4





TWIN RING MOTEGI SUPER SPEEDWAY

[3] [2]

[4] [1]



CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Profesional (p. 218): Gran Turismo World Championship

Extreme (p. 219): Formula GT World Championship

Resistencia (p. 220): Super Speedway 150 millas

Japón (p. 226): Campeonato japonés de GT

Coches americanos (p. 227): Chrysler: Trofeo Crossfire



Información del circuito

Twin Ring Motegi Super Speedway	
Longitud de pista	*2,41 km*
Desnivel	*3,0 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*
Estado de la pista	*Pavimento nuevo*
Modo inverso	*No*
Elemento clave	*Alta velocidad*
Nivel de dificultad	✱
Categoría de ajustes	*Circuitos simples*
Activar circuito	*Abierto desde el principio*





CONSEJOS Y TRUCOS

Toma la curva [1] por el lado derecho, gira hacia la izquierda a la altura del último grupo de luces que cuelgan de lo alto de la valla derecha. Intenta que tu trayectoria se mantenga a la derecha de la línea blanca de la carretera, dejando aproximadamente un coche de distancia entre ésta y tu vehículo. Cuando aparezcan las tres astas de bandera, desplázate a una posición más alta de la pista, ya que tendrás que pegarte a la pared durante la sección [2]. Antes de llegar a la curva [3], gira a la izquierda a la altura del último grupo de luces (de nuevo en lo alto de la valla), pero esta vez mantente más cerca del interior de la pista, sobre la línea blanca de la carretera, o incluso más bajo. En función del tipo de coche que uses, puede que tengas que pisar el freno un instante para evitar que la inercia te desplace hacia la pared con demasiada antelación. En cuanto puedas ver los focos, desplázate al exterior de la pista y pégate a la pared durante la sección [4], mientras te preparas para la curva [1].

Nota sobre las paradas en boxes: ya que el comienzo de la recta de boxes de la sección [4] comienza poco después de la curva, deberías conducir por debajo de la línea blanca de la carretera durante el último tercio de la curva de [3], y así evitar pasarte de la entrada en boxes; o, peor aún, chocar contra la pared.

Nivel de dificultad

Sección	Twin Ring Motegi Super Speedway
[1]	**
[2]	*
[3]	***
[4]	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

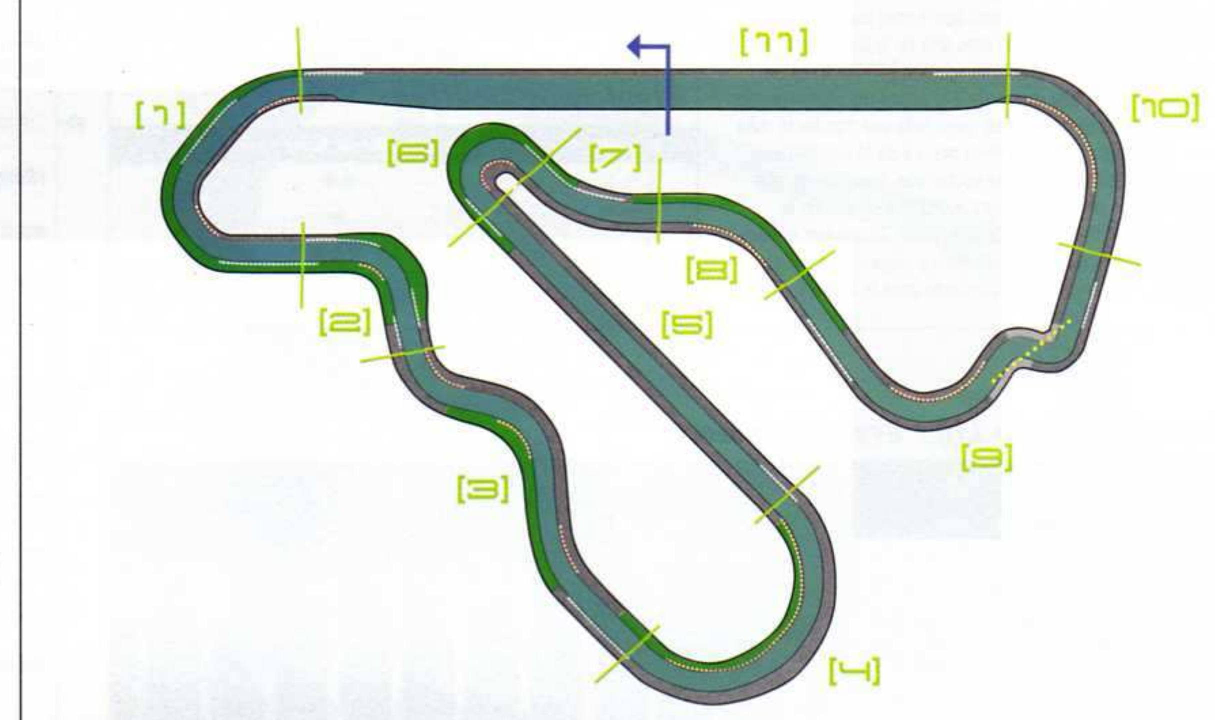
Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
							1				2	3	
Twin Ring Motegi Super Speedway	00:22.593	Audi R8 Race Car 2001	1.058	900	13,8	14,8	80	80	7	7	25	63	88
	00:23.112	Bentley Speed 8 Race Car 2003	1.051	900	13,8	14,8	80	80	6	6	23	63	88
	00:24.257	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1.084	495	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	00:27.402	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	13,0	10,8	66	75	6	6	21	70	85
	00:27.485	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	89	89	5	5	19	30	30
	00:30.463	Tommy kaira ZZII 2000	550	1.000	15,0	16,0	70	70	5	5	15	25	35
	00:31.308	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1.120	12,3	12,3	55	55	3	6	12	38	53
	00:31.748	Lotus Motor Sport Elise 1999	284	637	7,0	9,4	102	102	4	4	9	20	25
	00:32.897	Caterham Seven Fire Blade 2002	227	335	15,0	15,0	50	50	7	7	19	-	-



CIRCUITOS ORIGINALES

APRICOT HILL RACEWAY







CARRERAS, COPAS, CARNÉS



Apricot Hill Raceway

Profesional (p. 218): Clubman Cup

Japón (p. 226): Reto japonés de los 90

Coches británicos (p. 227): Lotus: Trofeo Elise

Coches alemanes (p. 228): BMW: Club "M", Mercedes-Benz: Reto SL

Coches italianos (p. 229): Alfa Romeo: Copa GTA

Coches japoneses (p. 230): Toyota: Carrera Altezza

Carnés (p. 50): AI-4

Apricot Hill Raceway – Inverso

Profesional (p. 218): Tuning Car Grand Prix, Race of NA Sports

Europa (p. 224): Serie británica pesos ligeros

Japón (p. 226): Festival japonés de los 80

Coches británicos (p. 227): Lotus: Clásicos Lotus



Información del circuito

Apricot Hill Raceway	
Longitud de pista	3,86 km
Desnivel	25,5 m
Superficie de la pista	Asfalto
Estado de la pista	Pavimento nuevo
Modo inverso	Sí
Elemento clave	Aceleración
Nivel de dificultad	****
Categoría de ajustes	Circuitos complejos
Activar circuito	Tras 169 días (17 de septiembre)









CONSEJOS Y TRUCOS

Conviene que ataques la combinación de curvas de la sección [1] por la derecha. Al terminarse el bordillo derecho, gira hacia el interior de la curva a izquierdas. Frena un segundo en el vértice de la curva y luego acelera para volver a estabilizar el coche. Frena antes del siguiente bordillo y pégate al interior de la curva. Tras esto, deja que la inercia te lleve al exterior de la pista. Toma la siguiente curva de la sección [2] desde el extremo izquierdo. Aproximadamente a la mitad del bordillo izquierdo, gira a la derecha, decelera brevemente y ataca la curva por el interior. Vuelve a decelerar, gira y ataca la primera curva de la sección [3]. Al término del bordillo, deja de acelerar un momento y gira a la derecha, pegándote al interior de la curva. Continúa hasta la siguiente curva, en dirección al bordillo del lado derecho de la recta.

Toma la curva larga de 180° [4] desde el centro de la pista, girando al interior continuamente mientras la atacas; es probable que tu trayectoria te lleve al exterior de la pista. En la sección [5], muévete al otro extremo de la carretera y entra en la curva [6] desde el extremo izquierdo; comienza a frenar en cuanto llegues a la zona arenosa de la izquierda. Al final del bordillo, gira hacia el interior y comienza a acelerar tan pronto como puedas, con el objetivo de ganar velocidad de cara a la sección [7].

Mantente en el extremo izquierdo, gira a la derecha al final del bordillo y ataca la curva [8] desde el interior. Tras esto, pégate al lado derecho de la pista hasta que llegues al final del bordillo de la primera parte de la sección [9]. Frena y toma la siguiente curva de forma muy ajustada, manteniéndote a la izquierda para seguir la mejor trayectoria en las siguientes curvas. Aborda las curvas "S" subiéndote a los bordillos antes de girar a la izquierda; lo ideal es que termines en el lado derecho de la carretera de la sección [10]. A partir de aquí, toma la curva final [11] de forma constante, evitando reajustar el volante innecesariamente. Si comienzas a deslizarte, acabarás sobre la hierba y perderás una tremenda cantidad de tiempo justo antes de la recta final.

Apricot Hill Raceway – Inverso

En el modo inverso, puedes seguir las trayectorias descritas anteriormente; pero recuerda los siguientes ajustes: tendrás que atacar la primera curva de la sección [10] por el lado izquierdo, frenando con suavidad al final del bordillo izquierdo. Pégate al interior de las curvas [6] y [4]; mantente en el lado izquierdo hasta el final de los bordillos antes de girar hacia el interior.

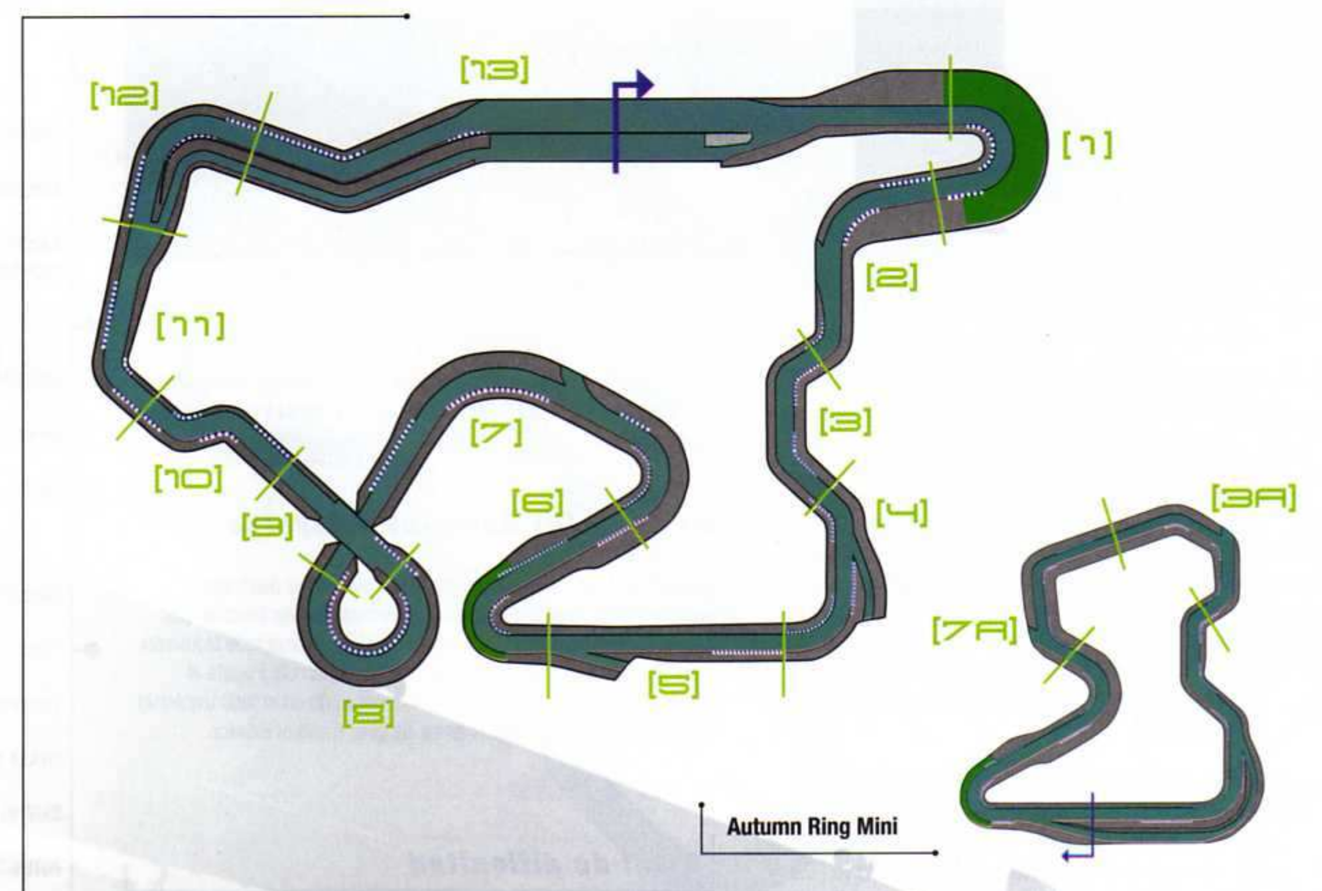
Nivel de dificultad

Sección	Apricot Hill Raceway
[1]	****
[2]	***
[3]	***
[4]	***
[5]	*
[6]	****
[7]	**
[8]	**
[9]	****
[10]	**
[11]	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

					1						2	3	
Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
Apricot Hill Raceway	00:57.629	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	00:59.405	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	01:02.983	Audi R8 Race Car 2001	1.058	900	13,8	14,8	80	80	6	6	23	63	88
	01:06.119	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	13,1	10,8	65	75	6	6	12	70	85
	01:10.541	Tommy kaira ZZ-S 2000	283	627	12,0	14,0	79	79	6	7	15	30	30
	01:11.152	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1.080	15,8	14,3	65	65	6	6	8	25	45
	01:13.345	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7,6	9,1	85	85	4	4	11	20	30
	01:14.934	Audi Abt TT-R Touring Car 2002	470	1.080	14,4	12,8	65	65	6	6	10	38	53
	01:16.414	Caterham Seven Fire Blade 2002	268	335	5,9	4,0	62	62	3	3	16	-	-

AUTUMN RING





CARRERAS, COPAS, CARNÉS



Autumn Ring

Europa (p. 224-225): Serie británica pesos ligeros, Schwarzwald Liga A

Coches británicos (p. 227): Aston Martin: Festival Aston Martin

Coches japoneses (p. 229-230): Mitsubishi Motors: Copa Mirage, Toyota: Carrera Yaris

Coches coreanos (p. 230): Hyundai: Festival deportivo de Hyundai

Carnés (p. 51): AI-6



Autumn Ring – Inverso

Principiante (p. 217): MR Challenge

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars

Europa (p. 225): Festa italiana

Coches británicos (p. 227): Lotus: Trofeo Elise

Coches alemanes (p. 228): Opel: Trofeo Speedster

Coches japoneses (p. 229): Honda: Encuentro de Type R, Mazda: Club "RE"



Autumn Ring Mini

Coches franceses (p. 227): Citroën: Clásicos 2CV

Coches japoneses (p. 229-230): Daihatsu: Carrera Copen, Honda: Carrera Civic, Nissan: Los hermanos Micra

Autumn Ring Mini – Inverso

Principiante (p. 217): Sunday Cup, 4WD Challenge

Japón (p. 226): Clásicos japoneses de los 70, Copa de compactos japoneses

Coches británicos (p. 227): Triumph: Copa Spitfire

Coches japoneses (p. 230): Suzuki: Copa Suzuki K-Car

Información del circuito

	Autumn Ring	Autumn Ring Mini
Longitud de pista	*2,95 km*	*1,28 km*
Desnivel	*30,0 m*	*16,2 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*	*Asfalto*
Estado de la pista	*Superficie nueva*	*Superficie nueva*
Modo inverso	*Sí*	*Sí*
Elemento clave	*Aceleración*	*Aceleración*
Nivel de dificultad	✱✱✱✱	✱✱✱
Categoría de ajustes	*Circuitos complejos*	*Circuitos complejos*
Activar circuito	*Tras 281 días (7 de enero)*	*Abierto desde el principio*



Ataca la curva de [1] desde el extremo izquierdo, cuando estés más o menos a la altura de la tercera señal azul del lado derecho; gira hacia el interior para rodear la curva con el volante en posición fija. En la sección [2] tienes que mantenerte a la derecha en principio, pasar muy cerca del bordillo izquierdo de la recta corta y volver a la derecha. Ataca las curvas a izquierdas de la sección [3] desde el centro de la carretera, lo que te permitirá tomarlas como una única curva; tendrás que dejar de pisar el acelerador cuando estés en el vértice de la curva para estabilizar el coche. Toma las curvas de la sección [4] pegándote mucho a los bordillos, pero sin tocarlos. En la sección [5], la inercia te llevará al lado izquierdo de la carretera. Ataca la curva de [6] desde el exterior, frenando cuando comience el bordillo izquierdo. Tras esto, gira para subirte al bordillo interior de la curva y entra en la recta corta. Mantente a la derecha, frena cuando llegues a aproximadamente el último tercio del bordillo, y luego gira para subirte al bordillo interior de la primera curva de la sección [7]. Quédate en el centro de la carretera hasta llegar al bordillo derecho (anterior al puente) y toma entonces la curva de [8] por la izquierda. Pégate al interior de la curva tanto como puedas y luego acelera lo antes posible. Deja que la inercia te lleve al lado derecho de la pista al llegar a la recta de [9], y luego ataca la combinación de curvas de la sección [10] con un arco mesurado. Atraviesa la curva a derechas pequeña de la sección [11] desde el centro de la carretera y deja que la inercia te lleve hacia la izquierda para atajar por el bordillo durante la curva de [12]. En la sección [13], toma las pequeñas curvas izquierda y derecha con una línea más o menos recta, cerca de los bordillos. La inercia te llevará al lado izquierdo de la pista para tomar la recta final.

Autumn Ring – Inverso

Procura frenar con la suficiente antelación a la sección [12], para que la inercia no te lleve excesivamente al exterior en la sección [11].

Autumn Ring Mini

Comienzas en la sección [6] del Autumn Ring. La sección [6] y la primera curva de la sección [7] son también idénticas a las del circuito principal. Toma las dos curvas de la sección [7A] tratándolas como si fuesen una única curva y muy pegado a los bordillos. A la altura de la primera señal "Gulf", gira al interior para tomar las curvas a derechas de la sección [3A] en un arco amplio. Las secciones de [3] a [5] son iguales que las del circuito Autumn Ring principal.

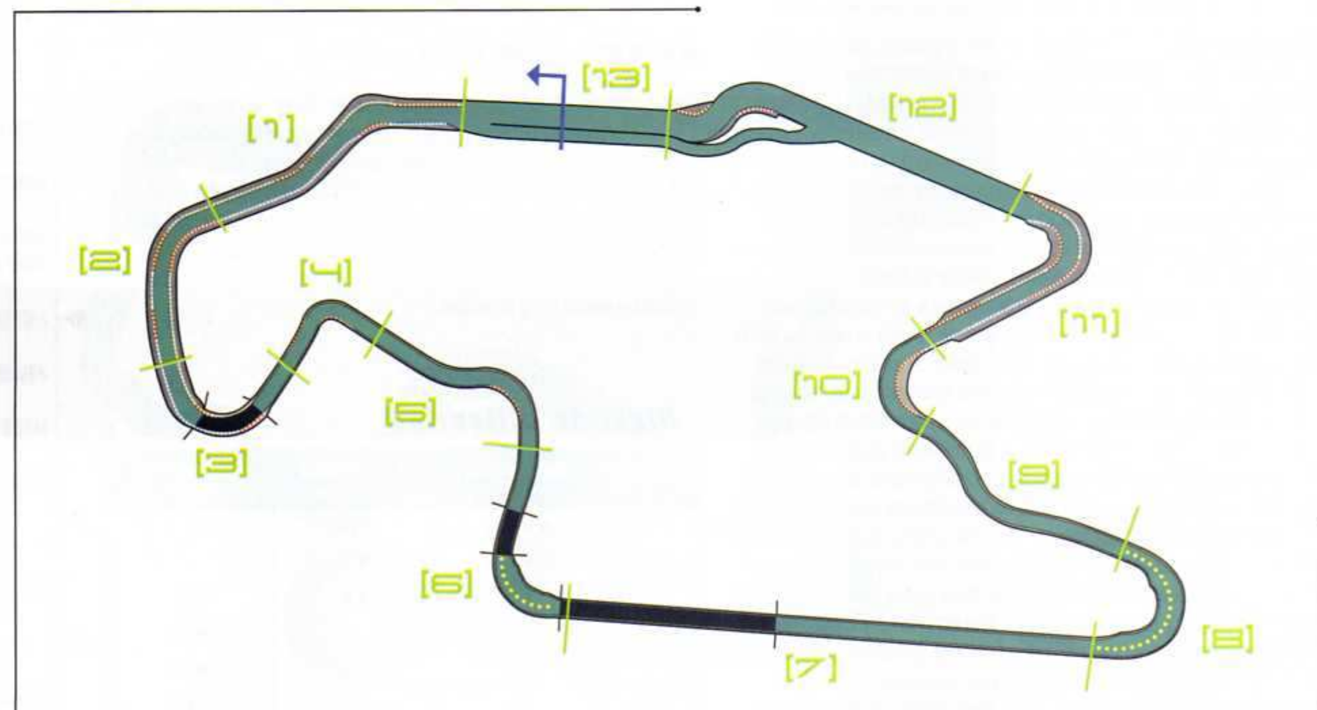
Nivel de dificultad

Sección	Autumn Ring	Autumn Ring – Inverso	Autumn Ring Mini
[1]	****	***	-
[2]	**	**	-
[3]	**	**	**
[3A]	-	-	**
[4]	**	**	**
[5]	*	*	*
[6]	***	***	***
[7]	***	***	**
[7A]	-	-	***
[8]	****	****	-
[9]	*	*	-
[10]	***	***	-
[11]	**	**	-
[12]	***	****	-
[13]	*	*	-

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

					1						2	3	
Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
Autumn Ring	00:56.245	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1.106	900	12,0	13,5	50	80	6	6	23	63	88
	00:56.705	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1.084	495	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	00:59.141	Audi R8 Race Car 2001	1.058	900	13,8	14,8	80	80	6	6	23	63	88
	01:00.506	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.048	10,0	8,8	93	93	5	5	15	65	80
	01:01.253	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	6,1	6,0	89	89	4	4	15	30	30
	01:01.356	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1.080	15,8	13,8	65	65	6	6	14	20	40
	01:07.103	Lotus Elise 111R 2004	299	782	8,6	10,4	86	86	4	5	10	26	30
	01:07.131	Mazda RX-7 LM Race Car 2001	508	1.080	15,4	15,0	90	90	6	6	10	38	53
	01:14.645	Tommy kaira ZZ-S 2000	295	627	4,0	4,6	80	80	4	4	11	-	-
Autumn Ring Mini	00:27.202	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	00:27.280	Audi R8 Race Car 2001	1.058	900	13,8	13,8	58	58	6	6	22	63	88
	00:27.635	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1.084	495	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	00:28.403	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	7,0	7,0	66	66	2	2	9	30	30
	00:28.793	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1.080	12,0	10,0	65	65	6	6	7	50	70
	00:29.159	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	8,0	8,0	65	65	3	3	7	70	85
	00:29.779	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1.000	15,4	13,8	65	65	6	6	5	38	53
	00:31.177	ASL Garaiya 2002	293	728	7,7	9,2	90	90	7	7	13	30	30
	00:33.534	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CIRCUITO TRIAL MOUNTAIN





CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Circuito Trial Mountain

Profesional (p. 218): Race of NA Sports

Europa (p. 225): Schwarzwald Liga A

Japón (p. 226): Clásicos japoneses de los 70

Coches franceses (p. 228): Alpine: Copa Renault Alpine

Coches japoneses (p. 229-230): Isuzu: Deportivo clásico Isuzu, Mazda: Copa Roadster NR-A, Subaru: Las estrellas de Pleiades

Misiones de conducción (p. 249): 8: Adelantamiento

Carnés (p. 42, 43, 51, 57): A-13, A-15, AI-7, E-7

Circuito Trial Mountain – Inverso

Principiante (p. 217): Spider & Roadster

Europa (p. 225): Liga europea de deportivos compactos

Coches americanos (p. 227): Chrysler: Trofeo Crossfire, Shelby: Copa Shelby Cobra

Coches japoneses (p. 229): Nissan: Carrera del "Red Emblem"





Información del circuito

Circuit Trial Mountain	
Longitud de pista	*3,98 km*
Desnivel	*50,8 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*
Estado de la pista	*Superficie nueva, baches*
Modo inverso	*Sí*
Elemento clave	*Aceleración*
Nivel de dificultad	✱✱✱✱
Categoría de ajustes	*Circuitos complejos*
Activar circuito	*Abierto desde el principio*



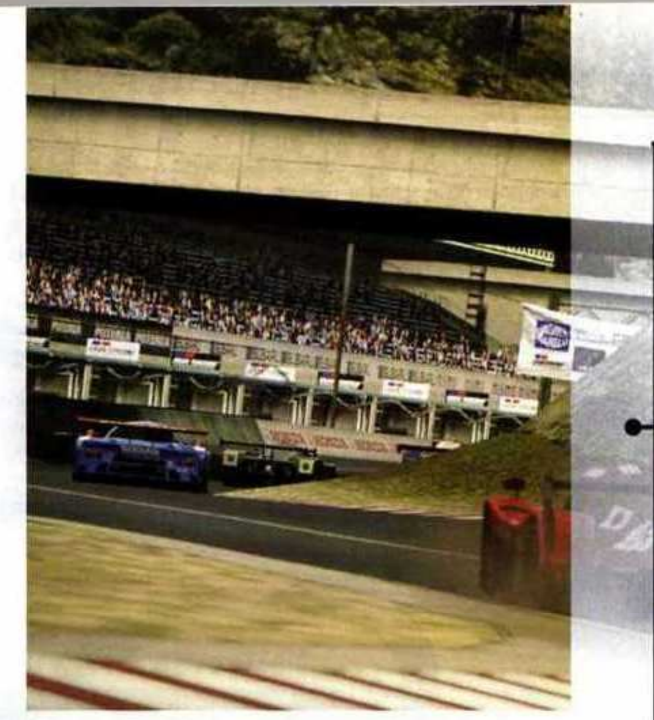




CONSEJOS Y TRUCOS

Ataca la sección [1] desde el extremo derecho y luego gira hacia el interior poco antes de la primera señal "Pirelli", para tomar la combinación de curvas con una trayectoria regular, sin tener que ajustar el volante de forma torpe e innecesaria. En la sección [2], primero mantente en el interior; tras la curva, tu velocidad te llevará al exterior de la pista. Sigue a la derecha hasta llegar a la señal de 100 m -a la derecha, tras pasar el puente-; da un frenazo corto y luego gira bruscamente a la izquierda. Procura pegarte mucho a los bordillos interiores del túnel de la sección [3]. Mantente a la izquierda durante la curva [4] y frena en seco a la altura de la señal de 50 m; tras esto, gira para subirte a los bordillos. Es importante que la inercia no te haga chocar contra las rocas, algo que ya sabrás por las pruebas de carné realizadas en este tramo.

No te pegues demasiado al extremo izquierdo de la pista durante la primera curva de la sección [5]. Cuando esta primera curva se ensanche, gira a la derecha y da un frenazo corto al comienzo del bordillo derecho. Pégate a la derecha en la sección [6] y deja de pulsar el acelerador más o menos a la mitad del túnel pequeño (puede que incluso tengas que frenar) y luego da un giro brusco a la izquierda. Mantente en el interior de la curva y acelera lo antes posible durante el túnel largo de la sección [7]. Pégate a la derecha durante la recta y comienza a frenar justo después de la señal de 100 m, para tomar la curva [8]. Gira hacia el interior para tomar la curva de la forma más ajustada posible; luego mantente a la izquierda para atacar la primera curva de la sección [9]. Tras la pequeña curva a izquierdas, muévete a la derecha y toma las dos siguientes curvas con una trayectoria central. Frena para atacar la curva [10] entre la primera y la segunda señales de cheurón rojiblancas, y pégate al interior de la curva; procura salir de ella acelerando lo antes posible. Ataca la curva [11] desde el lado derecho de la carretera. Frena un instante a la altura de la señal de 50 m y luego da un giro brusco a la izquierda para pegarte al bordillo; deja que la inercia te lleve a la derecha para comenzar la sección [12]. Quédate así hasta que terminen las carteleras del borde de la carretera; toma la combinación de curvas con una trayectoria recta, usando los bordillos si es preciso. Procura no dejarte llevar demasiado y cambia al lado derecho de la pista para comenzar la sección [13].



Nivel de dificultad

Sección	Circuito Trial Mountain	Circuito Trial Mountain – Inverso
[1]	***	***
[2]	**	**
[3]	***	**
[4]	****	***
[5]	***	***
[6]	**	***
[7]	*	*
[8]	***	***
[9]	**	**
[10]	***	**
[11]	***	**
[12]	***	***
[13]	*	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

					1						2	3	
Circuito	**Marca de tiempo**	**Coche**	**Potencia (CV)**	**Peso (kg)**	**Ind. Muelles (Delanteros)**	**Ind. Muelles (Traseros)**	**Altura coche (Delanteros)**	**Altura coche (Traseros)**	**Estabilizador (Delanteros)**	**Estabilizador (Traseros)**	**Conf. autom.**	**Adherencia (Delanteros)**	**Adherencia (Traseros)**
Circuito Trial Mountain	01:01.489	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	13,8	14,8	85	85	6	6	-	63	88
	01:02.845	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	01:10.622	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1.000	15,4	13,8	65	65	6	6	14	38	53
	01:11.078	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	926	1.080	15,8	14,3	65	65	6	6	14	50	70
	01:11.182	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	12,0	12,0	70	70	4	5	14	70	85
	01:15.747	Tommy kaira ZZ-S 2000	283	627	10,0	12,0	79	79	6	7	12	30	30
	01:17.693	Audi Abt TT-R Touring Car 2002	470	1.080	14,4	12,8	65	65	6	6	12	38	53
	01:20.905	Caterham Seven Fire Blade 2002	268	455	5,9	4,0	62	62	3	3	13	-	-
	01:22.319	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-





CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Deep Forest Raceway

Profesional (p. 218): Clubman Cup

Extreme (p. 219): Dream Car Championship

Coches franceses (p. 227): Renault: Trofeo Clio

Coches japoneses (p. 229): Honda: Carrera Civic

Misiones de conducción (p. 248): 1: Adelantamiento

Carnés (p. 31, 38, 45): B-3, B-4, A-3, BI-4

Deep Forest Raceway – Inverso

Profesional (p. 218): Boxer Spirit

Europa (p. 224): Liga europea de coches clásicos

Japón (p. 226): Copa de compactos japoneses

Coches franceses (p. 227): Citroen: Clásicos 2CV

Coches alemanes (p. 228): Audi: Tourist Trophy, Volkswagen: Copa GTi

Coches japoneses (p. 230): Subaru: Las estrellas de Pleiades

Información del circuito

Deep Forest Raceway	
Longitud de pista	*3,60 km*
Desnivel	*45,2 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*
Estado de la pista	*Superficie nueva, baches*
Modo inverso	*Sí*
Elemento clave	*Aceleración*
Nivel de dificultad	*****
Categoría de ajustes	*Circuitos complejos*
Activar circuito	*Tras 15 días (16 de abril)*







Toma la curva [1] por el extremo derecho de la pista; frena a la altura del comienzo del bordillo derecho y luego da un giro brusco a la izquierda al llegar a la señal de 50 m. Pégate al interior de la curva, pero sin tocar el bordillo. Deja que la inercia desvíe un poco el coche y vuelve a acelerar lo antes posible; la inercia te llevará al lado derecho de la carretera. Al término del bordillo derecho, pasa al otro lado de la carretera para tomar la primera curva de la sección [2] por la izquierda. Mantente cerca del bordillo durante la primera curva, pero sin tocarlo; cuando se ensanche la pista, comienza a girar hacia el interior para tomar la siguiente curva. Al ser ésta una curva a derechas y haber muchos baches en la carretera, el coche botará y derrapará con facilidad. Por esa razón, tienes que mantenerte en el centro de la pista siempre que sea posible. Usa la anchura de la carretera para tomar la siguiente curva (también puedes subirte al arcén pavimentado). Toma la primera curva de la sección [3] desde el centro de la pista y deja que la inercia lleve el coche al exterior; esto te permitirá cruzar el túnel muy pegado al bordillo. Ataca la siguiente curva de la forma más ajustada posible; puedes conducir sobre la hierba del bordillo si es necesario. En el siguiente túnel, mantente a la izquierda y toma la combinación de curvas de la sección [4] dirigiéndote al centro de cada curva, pero sin tocar los bordillos. Atraviesa las curvas seguidas de la sección [5] con un arco amplio y desde el centro de la carretera, pero acércate lo más que puedas al bordillo (o incluso súbete a él) durante la última curva. En la cuesta de la sección [6], desplázate al lado derecho y luego pasa al centro de la pista hasta el final del primer túnel; allí podrás cambiar al lado izquierdo. En cuanto salgas del segundo túnel y entres en la sección [7], frena un segundo y deja que la inercia te lleve al lado derecho de la pista. Más o menos a la mitad de la recta corta, hazte a un lado para tomar la curva a izquierdas pequeña, de la forma más ajustada posible. Ataca la curva de [8] desde el extremo derecho. Frena a la altura de la señal de 50 m, y luego gira a la izquierda, rozando los bordillos. Por último, mantente a la derecha durante la recta final de la sección [9].

Deep Forest Raceway – Inverso

Cuando recorras el Deep Forest Raceway en modo inverso, procura tomar las curvas de la sección [7] desde el extremo derecho; si es necesario, frena brevemente antes del túnel. Además, frena con la suficiente antelación a la primera curva de la sección [5] -a la altura del bordillo beige izquierdo- para evitar derrapar en la hierba.

Nivel de dificultad

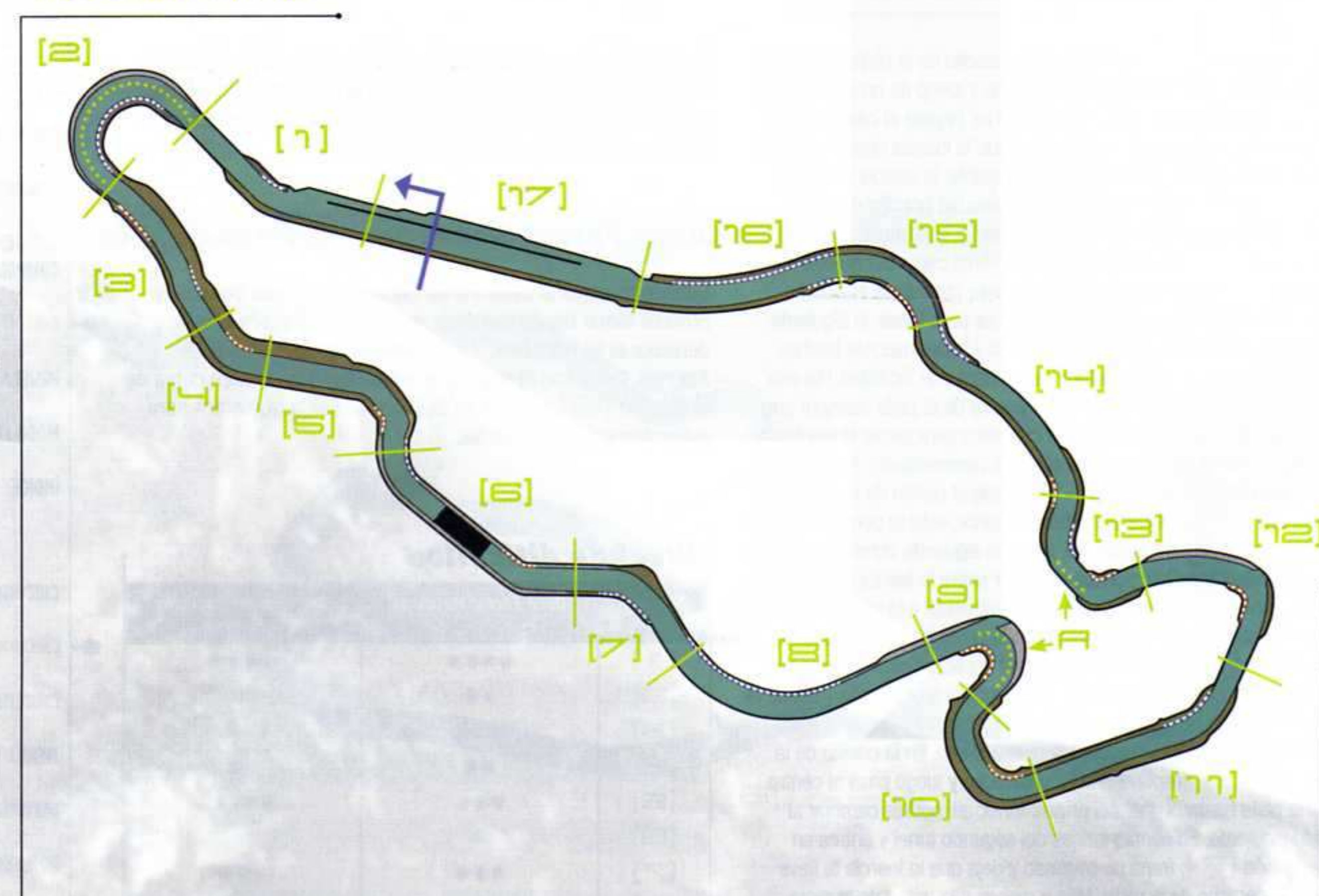
Sección	Deep Forest Raceway	Deep Forest Raceway – Inverso
[1]	****	****
[2]	**	**
[3]	***	***
[4]	**	**
[5]	***	****
[6]	*	*
[7]	***	***
[8]	***	****
[9]	*	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

					1						2	3	
Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
Deep Forest Raceway	00:53.387	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	00:54.769	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	14,7	14,7	45	46	-	-	16	75	105
	00:55.953	Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989	1.135	893	14,8	15,3	70	70	6	6	25	63	88
	00:59.407	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1.080	13,9	12,8	70	70	2	2	13	50	70
	01:01.147	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	13,0	9,5	100	100	6	2	13	30	30
	01:02.643	BMW M3 GTR Race Car 2001	450	1.120	13,5	13,5	65	65	6	6	14	38	53
	01:05.283	Jaguar XJ220 LM Race Car 2001	550	1.180	12,0	12,0	85	85	6	6	13	38	53
	01:07.640	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7,8	10,2	91	91	4	4	13	-	-
	01:10.954	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-



EL CAPITÁN



CARRERAS, COPAS, CARNÉS

El Capitán



Principiante (p. 217): MR Challenge

Profesional (p. 218): Gran Turismo World Championship

Extreme (p. 219): Formula GT World Championship

Resistencia (p. 221): El Capitán 200 millas

América (p. 224): Competición de "muscle cars"

Europa (p. 224): Serie británica GT

Japón (p. 226): Festival japonés de los 80



Coches americanos (p. 226-227): Chevrolet: Festival Corvette; Saleen: Club Saleen S7

Coches británicos (p. 227): Lotus: Clásicos Lotus, Triumph: Copa Spitfire

Coches alemanes (p. 228): Audi: Tourist Trophy, Mercedes-Benz: Reto SL

Coches japoneses (p. 229-230): Mazda: Copa NR-A RX-8, Nissan: Club "Z"

Carnés (p. 36, 40, 48, 50,57): B-14, A-8, BI-13, BI-14, AI-5, E-9

El Capitán – Inverso

Principiante (p. 217): 4WD Challenge

Profesional (p. 218): Tuning Car Grand Prix, World Classics

Extreme (p. 219): Dream Car Championship, Polyphony Digital Cup

América (p. 224): Campeonato general americano

Coches americanos (p. 226): Chevrolet: Encuentro Camaro

Coches franceses (p. 227): Renault: Trofeo Clio

Coches alemanes (p. 228): BMW: Club "M"

Información del circuito

El Capitán	
Longitud de pista	*4,79 km*
Desnivel	*63,0 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*
Estado de la pista	*Superficie nueva, baches esporádicos*
Modo inverso	*Sí*
Elemento clave	*Aceleración*
Nivel de dificultad	★★★★★
Categoría de ajustes	*Circuitos complejos*
Activar circuito	*Abierto desde el principio*



Ataca la pequeña curva a derechas de la sección [1] por el lado izquierdo del circuito, y luego gira a la derecha y deja atrás el vértice de la curva pegado al bordillo. Deja que la inercia te devuelva al lado izquierdo de la pista. Frena para tomar la curva de [2] a la altura del comienzo de la línea blanca continua del asfalto. Pégate lo más posible al bordillo y luego deja que la inercia te lleve al lado derecho de la carretera para acometer la sección [3]. Mantente en ese lado hasta llegar a la curva de [4] y gira para tomarla muy pegado al bordillo.

Mantente a la izquierda durante la primera parte de la sección [5]. Frena al llegar a la señal de tráfico amarilla de la derecha, para poder girar y entrar en el tramo cuesta arriba, dejando aproximadamente un coche de distancia entre tu vehículo y el bordillo. Deja que la inercia te lleve al lado derecho de la pista antes de entrar en el túnel de la sección [6]. Al salir del túnel, gira a la izquierda y da un frenazo corto. Justo antes de llegar a la señal de tráfico amarilla de la sección [7], gira a la derecha y pégate al bordillo blanquiazul del interior de la curva, ¡pero no te acerques demasiado al muro de piedra! Al terminar el bordillo, cambia al lado izquierdo de la pista. Pégate al interior de la muy larga curva a izquierdas de la sección [8]. Deja que la inercia te lleve al lado derecho de la recta. Después, cambia de carril para atacar la curva de [9] por el lado izquierdo de la carretera. Frena justo antes del rótulo amarillo y rojo de "Pirelli" (a la derecha de la pista). Toma la curva por el interior y sigue la línea blanca; no te acerques demasiado al bordillo.

Cuando termine el bordillo derecho, gira para entrar en la primera curva de la sección [10]. Conduce pegado al bordillo y deja que la inercia te lleve al exterior de la recta corta. Gira inmediatamente para entrar en la siguiente curva, en la que de nuevo tendrás que pegarte al bordillo antes de dejar que la inercia te lleve al lado derecho de la carretera de la sección [11]. Acércate al puente de la sección [12] con una trayectoria casi recta y atraviésalo desde el lado derecho de la pista.

Frena al llegar a la señal de tráfico amarilla y gira a la izquierda. Primero mantente pegado al bordillo mientras tomas la curva. Deja que la inercia te lleve al exterior antes de cambiarte a la izquierda. En la sección [13], frena aproximadamente a la altura del pequeño grupo de árboles de la izquierda. Toma las dos curvas a derechas con un giro firme del volante y pégate a los bordillos de ambas. Ataca las curvas de las secciones [14] y [15] de forma similar: mantente en el centro de la carretera y pégate al bordillo de cada curva. Antes de entrar en la sección [16], déjate llevar por la inercia hacia el exterior. Pégate al lado derecho de la pista antes de cambiar al carril izquierdo para acometer la recta final de [17].

El Capitán – Inverso

Al recorrer este circuito en modo inverso, tienes que tomar la curva de la sección [12] muy pegado al bordillo. La sección [7] está llena de baches, así que procura frenar con mucha antelación y pegarte al extremo izquierdo de la pista.

Nivel de dificultad

Sección	El Capitán	El Capitán – Inverso
[1]	*	*
[2]	***	***
[3]	**	**
[4]	***	**
[5]	***	***
[6]	***	***
[7]	****	*****
[8]	**	*
[9]	**	***
[10]	****	***
[11]	**	**
[12]	***	***
[13]	***	**
[14]	**	***
[15]	***	***
[16]	*	*
[17]	*	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

					1						2	3	
Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
El Capitán	01:10.487	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1.106	900	12,0	13,5	50	80	6	6	23	63	88
	01:11.959	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	01:14.881	Audi R8 Race Car 2001	1.058	900	13,8	14,8	80	80	6	6	23	63	88
	01:21.718	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	9,0	10,5	65	65	1	1	17	70	85
	01:22.326	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1.000	15,4	13,8	65	65	6	6	12	38	53
	01:23.896	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	89	89	5	5	17	30	30
	01:27.153	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	581	972	15,8	14,3	65	65	6	6	14	25	45
	01:30.790	ASL Garaiya 2002	293	728	7,5	9,0	73	73	7	7	15	30	30
	01:38.623	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-

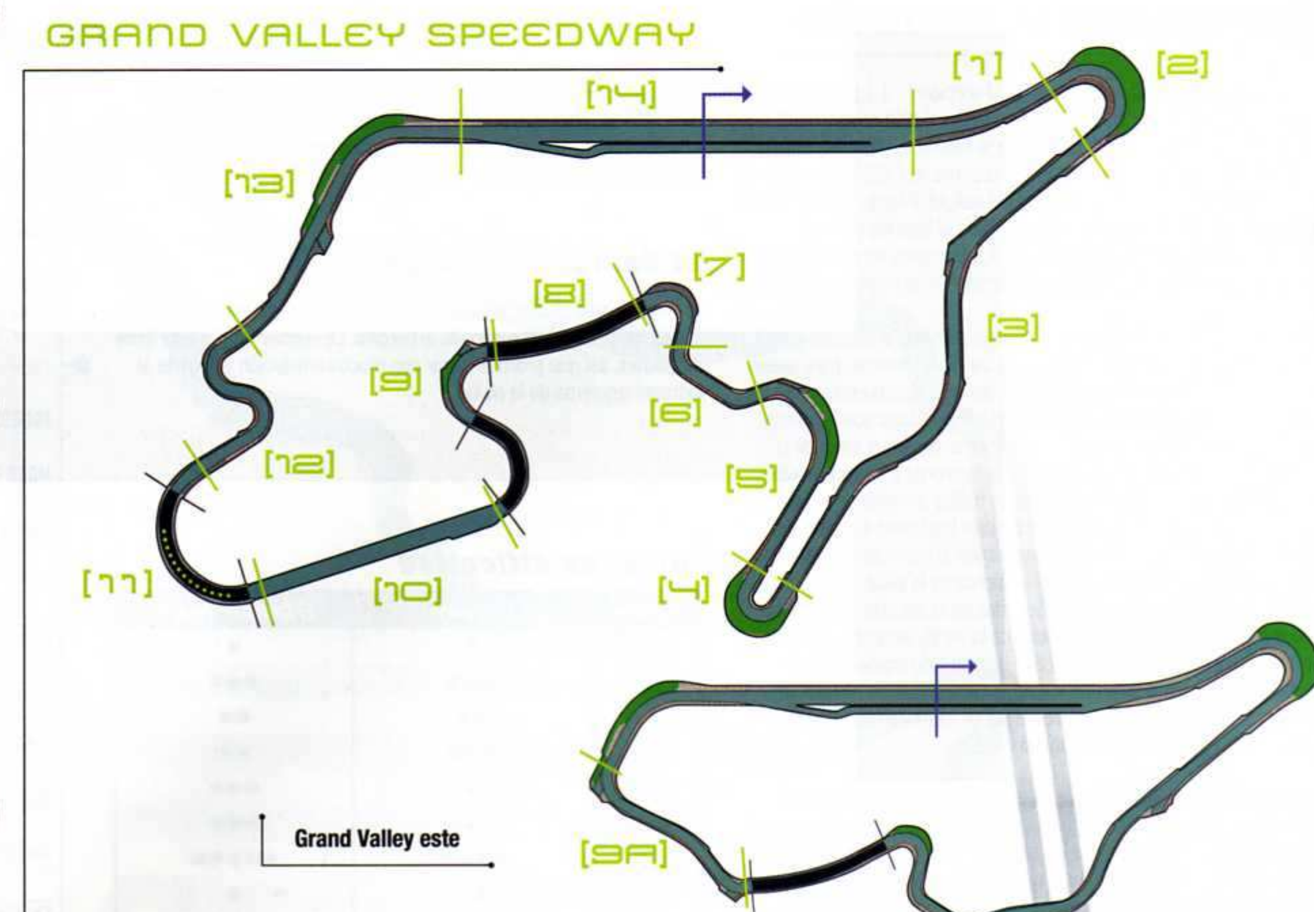
COMENZANDO
CONDUCIR
AJUSTES Y COMPONENTES
CIRCUITOS
PRUEBAS
MODO FOTOGRAFÍA
ÍNDICE

CIRCUITOS DEL MUNDO
CIRCUITOS ORIGINALES
CIRCUITOS URBANOS
TIERRA Y NIEVE
DRIVING PARK
POTENCIA Y VELOCIDAD

APRICOT HILL RACEWAY
AUTUMN RING
CIRCUITO TRIAL MOUNTAIN
DEEP FOREST RACEWAY
EL CAPITÁN
GRAND VALLEY
HIGH-SPEED RING
MIDFIELD RACEWAY



GRAND VALLEY SPEEDWAY





CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Grand Valley Speedway

Extreme (p. 219): Formula GT World Championship

Resistencia (p. 220): Grand Valley 300 km

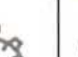
Europa (p. 224): Campeonato paneuropeo, Serie británica GT

Coches franceses (p. 228): Alpine: Copa Renault Alpine

Coches alemanes (p. 228): BMW: Trofeo Serie 1, Opel: Trofeo Speedster

Misiones de conducción (p. 248): 2: Adelantamiento

Grand Valley Speedway – Inverso



Profesional (p. 218): Gran Turismo World Championship

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars

Europa (p. 225): Championnat France entière

Coches japoneses (p. 230): Nissan: Club "Z"

Grand Valley este

Principiante (p. 217): FF Challenge, 4WD Challenge

Coches coreanos (p. 230): Hyundai: Festival deportivo de Hyundai

Carnés (p. 39): A-5

Grand Valley este – Inverso

Profesional (p. 218): World Compact

Japón (p. 226): Reto japonés de los 90

Coches británicos (p. 227): MG: Festival MG

Coches italianos (p. 229): Alfa Romeo: Copa GTA

Coches japoneses (p. 230): Nissan: Los hermanos Micra

Información del circuito



	Grand Valley Speedway	Grand Valley ests
Longitud de pista	*4,94 km*	*3,00 km*
Desnivel	*20,5 m*	*17,4 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*	*Asfalto*
Estado de la pista	*Superficie nueva*	*Superficie nueva*
Modo inverso	*Sí*	*Sí*
Elemento clave	*Aceleración*	*Aceleración*
Nivel de dificultad	✱✱✱✱✱	✱✱✱✱
Categoría de ajustes	*Circuitos complejos*	*Circuitos complejos*
Activar circuito	*Tras 99 días (9 de julio)*	*Abierto desde el principio*





Aborda la sección [1] por el lado derecho de la pista, y luego pásate a la izquierda tras dejar atrás la señal de "Shell". Frena antes de llegar a la señal de 50 m de la sección [2], y luego gira a la derecha y toma la curva pegado al bordillo, con un giro constante del volante. Deja que la inercia te lleve al exterior en la sección [3]. Luego, toma las tres curvas siguientes con una trayectoria cercana al bordillo interior de cada curva. Ataca la curva de 180° de [4] por el lado derecho. Frena a la altura de la señal de 50 m y toma la curva con el volante en posición fija y velocidad constante. Conduce por el lado derecho de la sección [5], y luego pásate al izquierdo tras superar la señal "Castrol". Mantente cerca del bordillo de la primera curva y luego ataja por la zona pavimentada de detrás del bordillo para entrar en la segunda curva de la sección [6]. Atraviesa la primera curva a derechas pegado al bordillo y deja que la inercia te lleve al lado izquierdo de la recta corta. Frena aproximadamente a mitad de la recta, gira a la derecha y súbete al bordillo interior de la curva a derechas. Al terminar el bordillo derecho, frena para tomar la curva [7]. Gira a la izquierda y pégate al bordillo al entrar en la sección [8]. Comienza manteniéndote a la izquierda y cambia al lado derecho en el último tercio del túnel. Justo antes de la salida del túnel, da un frenazo corto y gira a la izquierda para entrar en la primera curva de la sección [9]. Quédate en el lado izquierdo al principio y luego atraviesa el túnel siguiente por el centro de la carretera. En la recta de [10], deberías ponerte a la izquierda. Muévete al lado derecho dentro del túnel de [11]. Frena un poco e intenta mantenerte en el extremo derecho pero sin tocar el bordillo. Antes de la primera curva de la sección [12], frena tras dejar atrás la señal de 50 m y gira hacia el interior para tomar ambas curvas pegado al bordillo. En la sección [13], mantente cerca del extremo izquierdo de la pista y luego gira a la derecha poco antes de la primera señal "Pit". Pégate todo lo que puedas al interior del bordillo interior de la curva, y luego acelera con toda la antelación posible para abordar la recta final de [14].

Grand Valley este

Las secciones [1], [2], [14] y la parte central son idénticas al circuito principal Grand Valley Speedway. Al entrar en la sección [3], deja que la inercia te lleve al exterior, pásate a la derecha de la pista para atacar la curva a izquierdas pequeña. Al llegar al semáforo a la derecha, gira a la izquierda, pégate al borde de la carretera, pasa cercano al bordillo de la curva a derechas antes de volver al lado izquierdo. En la sección [6], pasa cerca del bordillo de la curva a derechas, y sigue las instrucciones del circuito Speedway principal hasta entrar en el túnel de [8]. Mantente a la izquierda, y frena brevemente al salir del túnel para atacar la curva a derechas de la sección [9A] pegándote al bordillo. Después, quédate en el lado izquierdo. Al llegar a la sombra del segundo árbol a la izquierda, da un frenazo corto y gira a la derecha. Atraviesa la última parte de la sección [13] con un arco constante; no frenes y procura no alejarte del bordillo. Acelera de inmediato para que puedas ganar la mayor velocidad posible de cara a la recta final de [14].

Nivel de dificultad

Sección	Grand Valley Speedway	Grand Valley Speedway – Inverso	Grand Valley este	Grand Valley este – Inverso
[1]	*	*	*	*
[2]	***	***	***	**
[3]	**	**	**	**
[4]	***	***	-	-
[5]	***	**	-	-
[6]	****	***	****	**
[7]	***	***	***	***
[8]	*	*	*	*
[9]	***	***	-	-
[9A]	-	-	***	***
[10]	*	*	-	-
[11]	**	**	-	-
[12]	****	***	-	-
[13]	**	**	***	**
[14]	*	*	*	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	1 Ind. Muelles (Delanteros)	1 Ind. Muelles (Traseros)	1 Altura coche (Delanteros)	1 Altura coche (Traseros)	1 Estabilizador (Delanteros)	1 Estabilizador (Traseros)	2 Conf. autom.	3 Adherencia (Delanteros)	3 Adherencia (Traseros)
Grand Valley Speedway	01:19.689	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,3	85	85	6	6	18	63	88
	01:20.868	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1.084	495	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	01:23.474	Audi R8 Race Car 2001	1.058	900	13,8	14,9	80	80	7	7	25	63	88
	01:30.824	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1.080	15,8	13,8	65	65	6	6	14	20	40
	01:32.372	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	13,0	10,8	65	85	6	6	12	70	85
	01:32.606	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	82	84	5	5	14	30	30
	01:35.276	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1.120	12,3	12,3	55	55	3	6	14	38	53
	01:42.921	Lotus Motor Sport Elise 1999	294	637	7,0	9,4	100	102	4	4	9	-	-
	01:50.978	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Grand Valley este	00:43.874	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	00:44.540	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1.106	900	12,0	13,5	50	80	6	6	23	63	88
	00:46.240	Audi R8 Race Car 2001	1.058	900	13,8	14,8	80	80	6	6	23	63	88
	00:49.373	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.048	10,0	8,8	93	93	3	3	16	65	80
	00:50.050	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1.080	15,8	13,8	65	65	6	6	14	20	40
	00:50.107	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	6,0	82	82	7	5	16	30	30
	00:51.904	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1.000	15,4	13,8	65	65	6	6	12	38	53
	00:56.287	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7,0	9,4	76	76	3	6	14	25	35
	01:02.544	Tommy kaira ZZ-S 2000	295	627	4,0	4,6	80	80	4	4	11	-	-



HIGH-SPEED RING

[1]
[2]
[3]
[4]
[5]
[6]
[7]
[8]



CARRERAS, COPAS, CARNÉS

High-Speed Ring

Principiante (p. 217): Sunday Cup

Profesional (p. 218): Turbo Sports Cars

Extreme (p. 219): Formula GT World Championship

Misiones de conducción (p. 248): 5: Adelantamiento

Carnés (p. 37, 38): A-1, A-2

High-Speed Ring – Inverso

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars, Premium Sports Lounge

Europa (p. 224-225): Deutsche Touring Car Meisterschaft, Schwarzwald Liga B

Coches americanos (p. 227): Shelby: Copa Shelby Cobra

Misiones de conducción (p. 255): 31: 1 vuelta

Información del circuito

High-Speed Ring	
Longitud de pista	*4,0 km*
Desnivel	*8,5 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*
Estado de la pista	*Superficie nueva*
Modo inverso	*Sí*
Elemento clave	*Velocidad máxima*
Nivel de dificultad	**
Categoría de ajustes	*Circuitos simples*
Activar circuito	*Abierto desde el principio*





CONSEJOS Y TRUCOS

Ataca la curva [1] por el extremo derecho. Cuando estés pasando por debajo de la señal de "Motul", pásate al carril más bajo. Justo antes de llegar a la última señal de "Valvoline", deja que la inercia te lleve al lado derecho de la sección [2] y quédate ahí para atacar la curva [3]. Tras pasar bajo el puente, frena brevemente y gira a la izquierda para tomar la curva pegado al bordillo interior. En la sección [4], quédate en el centro de la carretera y frena para tomar la siguiente curva cuando estés más o menos a la altura de la marquesina blanca de la colina izquierda. Atraviesa la primera curva de la sección [5] con una distancia aproximada de un coche entre tu vehículo y el bordillo interior. A la altura de la señal de "Michelín", gira a la izquierda y pégate al bordillo interior mientras atraviesas la curva. Deja que la inercia te lleve un poco a la derecha y luego vuelve a la izquierda en la sección [6]. Al salir del túnel, quédate cerca del interior de la curva a derechas. Tras pasar bajo el puente de la sección [7], échate a un lado y pégate al interior de la curva larga. Al salir de ella, deja que la inercia te lleve al borde derecho de la pista. Quédate a la derecha durante la recta de [8].

Nivel de dificultad

Sección	High-Speed Ring
[1]	**
[2]	*
[3]	**
[4]	*
[5]	***
[6]	*
[7]	***
[8]	*

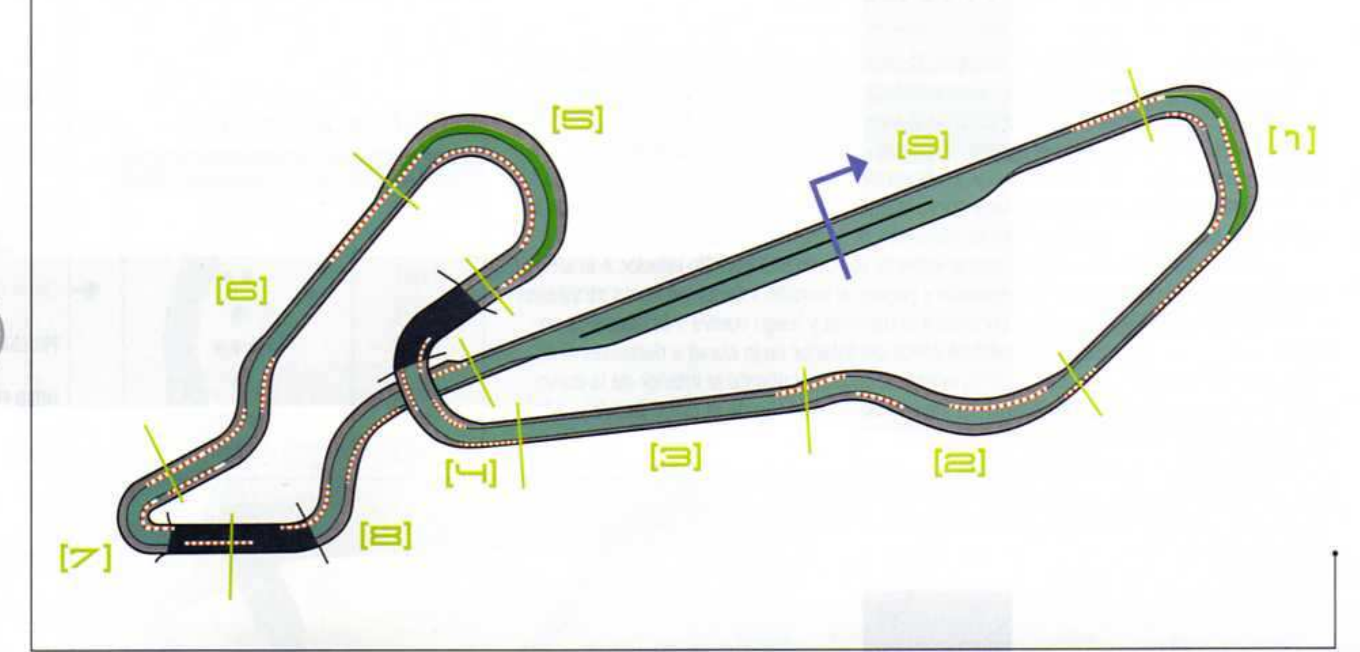


Récords online de la Liga Gran Turismo 4

Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (Kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros) 1	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom. 2	Adherencia (Delanteros) 3	Adherencia (Traseros)
High-Speed Ring	00:45.684	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	21	63	88
	00:46.757	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1.084	495	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	00:48.387	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1.106	900	12,0	13,5	55	55	6	6	25	63	88
	00:53.577	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.048	11,0	8,5	80	95	3	4	17	65	35
	00:55.096	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	89	89	5	5	12	-	-
	00:55.505	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1.080	15,8	13,8	65	65	6	6	14	20	40
	00:57.899	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1.080	15,8	14,3	65	65	6	6	14	50	55
	00:59.690	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7,0	9,4	76	76	3	6	15	28	35
	01:09.674	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-



MIDFIELD RACEWAY





CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Midfield Raceway

Profesional (p. 218): Turbo Sports Cars

Europa (p. 224): Deutsche Touring Car Meisterschaft

Coches americanos (p. 226): Chevrolet: Encuentro Camaro

Coches alemanes (p. 228): Audi: Copa A3

Misiones de conducción (p. 249): 7: Adelantamiento

Carnés (p 49): AI-1

Midfield Raceway – Inverso

Principiante (p. 217): FF Challenge

Profesional (p. 218): Supercar Festival

Europa (p. 224): Serie británica GT

Coches alemanes (p. 228): Volkswagen: Copa GTi

Coches japoneses (p. 229): Honda: Carrera Civic





Información del circuito

Midfield Raceway	
Longitud de pista	*3,56 km*
Desnivel	*55,5 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*
Estado de la pista	*Pavimento nuevo*
Modo inverso	*Sí*
Elemento clave	*Aceleración*
Nivel de dificultad	✱✱✱
Categoría de ajustes	*Circuitos complejos*
Activar circuito	*Abierto desde el principio*







Ataca la primera curva de la sección [1] desde el extremo izquierdo; frena justo antes del puente. Gira para atravesar los bordillos interiores y deja que tu trayectoria te lleve al exterior de la pista. Toma la siguiente curva de igual manera, terminando a la izquierda. En cuanto llegues al bordillo izquierdo de [2], gira hacia la derecha para tomar ambas curvas por el interior. Al final de la sección [3], muévete a la izquierda y frena antes de la primera curva de la sección [4], a la altura de la señal de 50 m.

Toma las siguientes curvas por el interior y de forma regular, pegándote a los bordillos. No conduzcas de forma muy agresiva mientras cruzas el túnel; mantén una trayectoria regular, y sal por el lado derecho de la pista, para tomar la siguiente curva de 180° [5] por el exterior. En el vértice de la curva, conduce muy cerca del borde interior (incluso subido al bordillo), y luego vuelve a acelerar en la salida de [6], dejando que la inercia te lleve al lado derecho de la pista. En cuanto termine el bordillo derecho, gira suavemente a la izquierda para tomar las dos curvas siguientes con un arco constante, evitando subirte al bordillo.

Da un frenazo brusco antes de la curva cerrada de la sección [7], a la altura de la señal de 50 m. Toma la curva por el interior, dejando que tu inercia te suba al asfalto posterior al bordillo del interior del túnel. Al terminar el bordillo, vuelve a la pista y dirígete al centro de la primera curva de la sección [8] sin desviarte demasiado a los extremos de la carretera; el mismo consejo se aplica para la siguiente curva pequeña, pero deja que tu aceleración en aumento te lleve hacia el exterior de la recta final [9].



Midfield Raceway – Inverso

No necesitas modificar tu trayectoria en exceso durante el modo inverso, con la excepción de las secciones [8] y [7]. Frena en el vértice de la segunda curva de la sección [8]. En el túnel, pégate al lado derecho y ataca la siguiente curva de forma ajustada, para acelerar lo antes posible a la salida.

Nivel de dificultad

Sección	Midfield Raceway
[1]	***
[2]	**
[3]	*
[4]	***
[5]	***
[6]	**
[7]	****
[8]	***
[9]	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

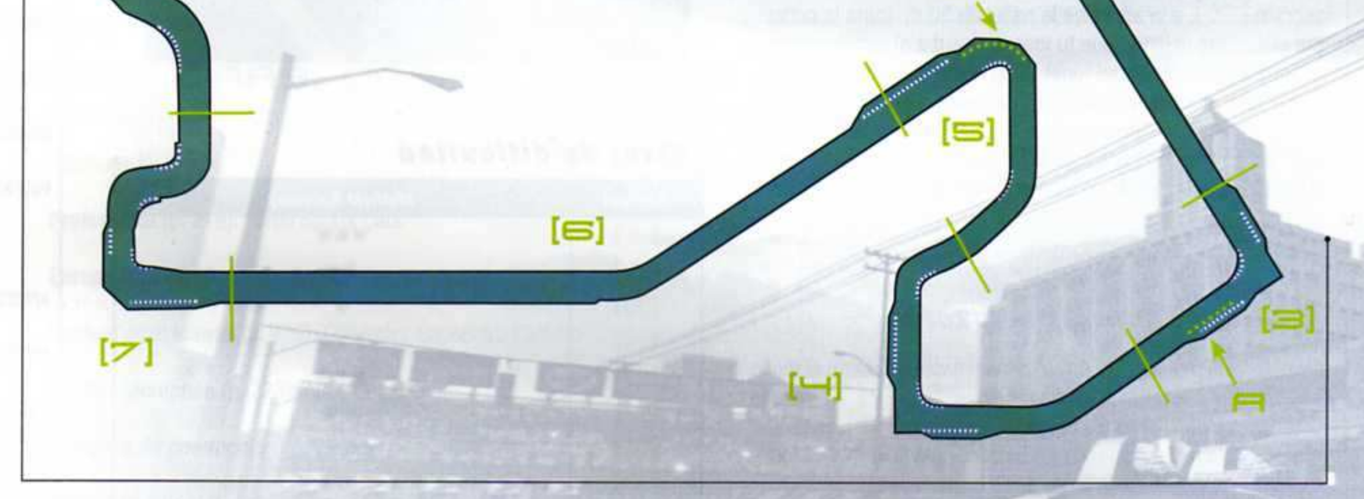
Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (Kg)	Ind. Muelles (Delanteros) 1	Ind. Muelles (Traseros) 1	Altura coche (Delanteros) 1	Altura coche (Traseros) 1	Estabilizador (Delanteros) 1	Estabilizador (Traseros) 1	Conf. autom. 2	Adherencia (Delanteros) 3	Adherencia (Traseros) 3
Midfield Raceway	00:50.123	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	18	63	88
	00:51.433	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	10,0	10,1	45	45	-	-	16	75	105
	00:52.431	Nissan R89C Race Car 1989	1.135	900	13,8	13,8	85	85	6	6	17	63	88
	01:00.037	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1.120	13,5	13,5	70	70	6	6	11	38	53
	01:02.106	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1.080	15,8	14,3	65	65	6	6	11	43	62
	01:08.593	Honda NSX-R Concept 2001	295	1.079	18,0	18,0	83	83	7	7	10	30	30
	01:10.825	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	01:14.841	Pontiac Sunfire GXP Concept 2002	294	1.068	15,2	15,2	95	95	4	4	14	30	30
	01:16.285	HPA Motorsports Stage II R32 2004	600	1.395	6,2	5,2	80	80	-	-	12	-	-





CIRCUITO DE SEATTLE








CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Circuito de Seattle

Profesional (p. 218): World Compact

América (p. 224): Campeonato general americano, Stars and Stripes, Competición de "muscle cars" antiguos

Coches americanos (p. 226): Chevrolet: Festival Corvette

Coches británicos (p. 227): MINI: Encuentro Mini deportivo

Coches alemanes (p. 228): Opel: Trofeo Speedster

Coches japoneses (p. 230): Suzuki: Suzuki Concept

Misiones de conducción (p. 248): 4: Adelantamiento

Carnés (p. 56): E-5

Información del circuito

Circuito de Seattle	
Longitud de pista	*3,82 km*
Desnivel	*43,0 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*
Estado de la pista	*Superficie nueva, baches, desniveles, carriles*
Modo inverso	*Sí*
Elemento clave	*Aceleración*
Nivel de dificultad	****
Categoría de ajustes	*Circuitos complejos*
Activar circuito	*Abierto desde el principio*

Circuito de Seattle – Inverso

Principiante (p. 217): FR Challenge, Pickup Truck Race

Extreme (p. 219): Polyphony Digital Cup

Coches americanos (p. 227): Chrysler: Trofeo Crossfire, Shelby: Copa Shelby Cobra

Misiones de conducción (p. 256): 32: 1 vuelta







CONSEJOS Y TRUCOS

Aborda la curva de 180° de [1] por el extremo izquierdo y frena a la altura de la señal de 100 m. Poco antes de la señal izquierda de "Valvoline", gira hacia el interior y toma la curva con una trayectoria moderada. En la recta corta de la sección [2], mantente en el extremo derecho hasta llegar a la señal de 50 m; en ese punto, deja de pulsar el acelerador un instante (o frena si es necesario) y gira para dejar atrás el bordillo (pero sin tocarlo). La inercia te llevará hacia el quitamiedos de la derecha. Gira de nuevo a la izquierda y pasa rozando el bordillo izquierdo. Coloca tu coche en posición para recorrer el tramo cuesta arriba, ya que sus baches son bastante peligrosos: si ajustas tu posición mientras saltas, también perderás tracción al aterrizar. Mantente en el centro de la carretera y frena bruscamente antes del primer desnivel. Mientras giras, acércate todo lo posible al bordillo del interior de la curva de [3] pero sin subirte a él (o más bien, sin chocar, al salir contra el quitamiedos del extremo opuesto). Frena antes de la curva de 90° de la sección [4], a la altura de la señal de 50 m que está después del puente. Tras esto, da un giro brusco y súbete al bordillo derecho. En la recta corta, mantente en el extremo izquierdo, pero no dejes que el coche se suba al bordillo. A la altura del segundo poste de la izquierda, gira rápidamente hacia el interior y pasa rozando el bordillo. Mantente en el lado derecho.

A la altura de la señal roja de "Firestone" en el extremo derecho de la sección [5], suelta el acelerador un instante, pasa rozando el bordillo interior y deja que la inercia te lleve al exterior para tomar la siguiente curva. Frena a la altura de la señal de 50 m para, así, poder girar hacia el interior cuando llegues a la sección amarilla y negra del quitamiedos de la derecha; deberías poder tocar el bordillo del interior de la cerrada curva a izquierdas. Mientras la inercia te lleva a la derecha tras tomar esta curva, procura no tocar el bordillo o subirte a él: si esto ocurre, perderás esa valiosa velocidad que necesitas para la sección [6]. Colócate lo más a la derecha que puedas para tomar la curva a derechas pequeña. Tras tomarla, ponte a la izquierda. Da un frenazo brusco a la altura de la señal de 100 m para tomar la combinación de curvas de la sección [7]. Aborda estas curvas como si fuesen una única y larga curva de 180°, pero recuerda el efecto que los carriles tendrán sobre la tracción. Puedes rozar el bordillo en la última curva de esta sección. Deja que la inercia te lleve al exterior para ponerte en posición para atacar [8] con una única trayectoria. Después, quédate en la izquierda y frena a la altura de la señal de 50 m para tomar la curva a derechas cerrada de la sección [9]. Gira a la derecha pero evita subirte al bordillo. Aborda la chicane de la sección [10] desde el extremo derecho. Poco antes de llegar a la segunda señal "Firestone", deja de pulsar el acelerador y gira hacia el interior para tomar las dos curvas como si fuesen una sola; por supuesto, no debes chocar con el quitamiedos al entrar en la recta. En la sección [11], mantente a la izquierda tras la curva a izquierdas pequeña, para estar preparado para volver a la sección [1].

Circuito de Seattle – Inverso

Mejor frenar demasiado pronto que demasiado tarde en la sección [10]; llegarás a este tramo con mucha más velocidad y tendrás menos tiempo para frenar. En la sección [2], deberías ser mucho más precavido que al recorrer este tramo en el modo normal. Debido a la alta velocidad que adquirirás en el pasaje cuesta abajo, tu coche saltará más alto y más lejos que yendo cuesta arriba. Si tu coche es muy rápido, se recomienda que des un frenazo muy corto antes de cada desnivel. Esto te ayudará a mantener el control del vehículo al aterrizar.

Nivel de dificultad

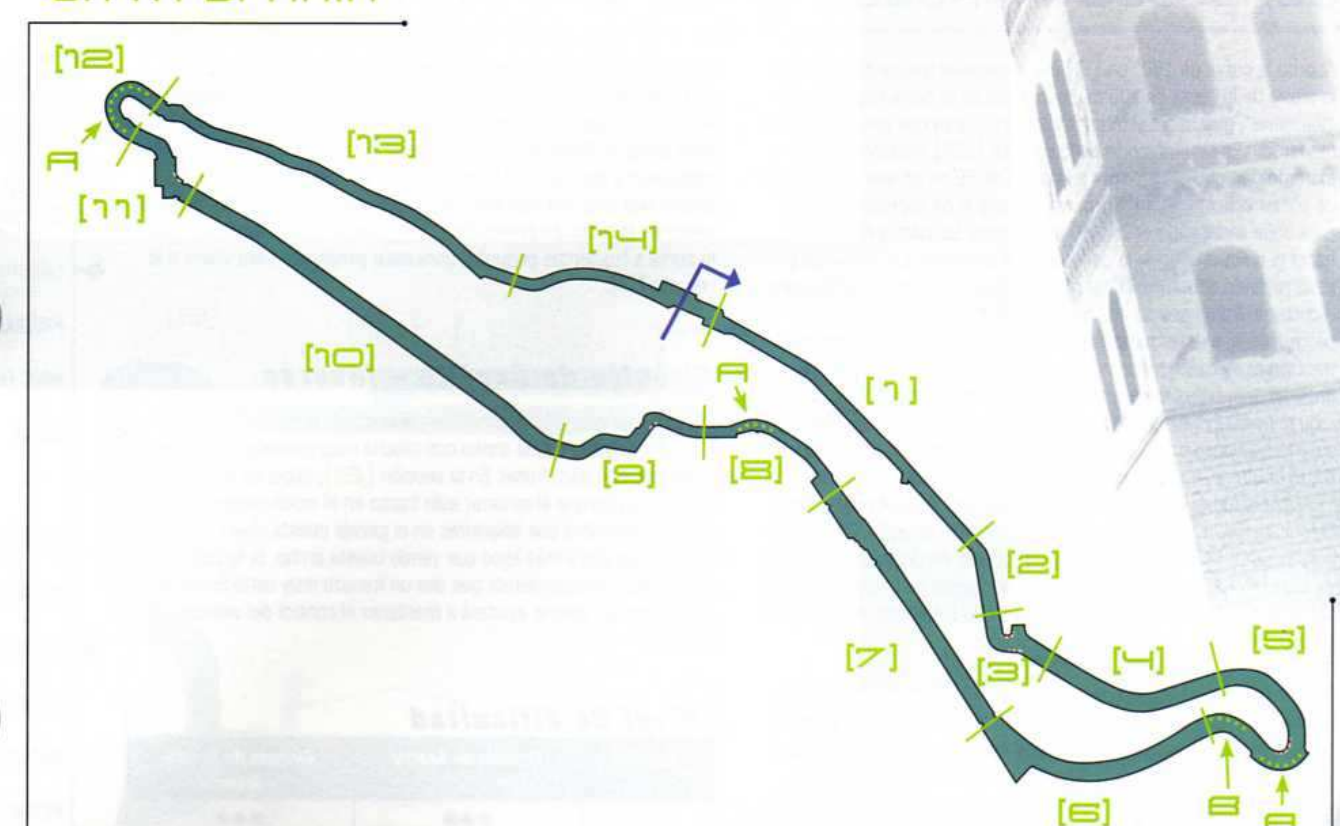
Sección	Circuito de Seattle	Circuito de Seattle – Inverso
[1]	***	***
[2]	***	****
[3]	****	***
[4]	****	***
[5]	****	****
[6]	*	*
[7]	***	***
[8]	***	***
[9]	***	***
[10]	****	*****
[11]	*	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	1 Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	2 Conf. autom.	3 Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
Circuito de Seattle	01:09.616	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	01:11.697	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	16,4	16,5	55	55	-	-	14	75	105
	01:14.924	Mercedes-Benz AMG CLK-GTR Race Car 1998	1.030	1.000	14,8	13,8	80	80	6	6	17	38	53
	01:17.286	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1.080	9,0	8,0	74	74	3	3	9	40	60
	01:18.694	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1.120	13,5	13,5	70	70	6	6	12	38	53
	01:21.441	Toyota WoodOne Tom's Supra (JGTC) 2003	502	1.100	15,8	13,8	50	50	5	5	13	50	70
	01:30.381	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	01:36.553	Lancia Delta HF Integrale Rally Car 1992	300	1.120	5,0	4,0	140	140	6	6	11	13	18
	01:46.098	Honda Mugen Motul Civic Si Race Car 1987	280	890	6,4	4,2	85	85	7	7	5	13	18



CITTA DI ARIA







CARRERAS, COPAS, CARNÉS



Citta di Aria

Especial (p. 222-223): Rally de Umbría (Fácil), Rally de Umbría (Normal), Rally de Umbría (Difícil)

Carnés (p. 47, 48, 49, 55): BI-9, BI-15, BI-16, E-2

Citta di Aria – Inverso

Especial (p. 222-223): Rally de Umbría (Fácil), Rally de Umbría (Normal), Rally de Umbría (Difícil)

Información del circuito

Citta di Aria	
Longitud de pista	*3,40 km*
Desnivel	*117,3 m*
Superficie de la pista	*Asfalto, adoquines*
Estado de la pista	*Superficie nueva, baches esporádicos, una colina*
Modo inverso	*Sí*
Elemento clave	*Aceleración*
Nivel de dificultad	*****
Categoría de ajustes	*Circuitos complejos*
Activar circuito	*Abierto desde el principio*

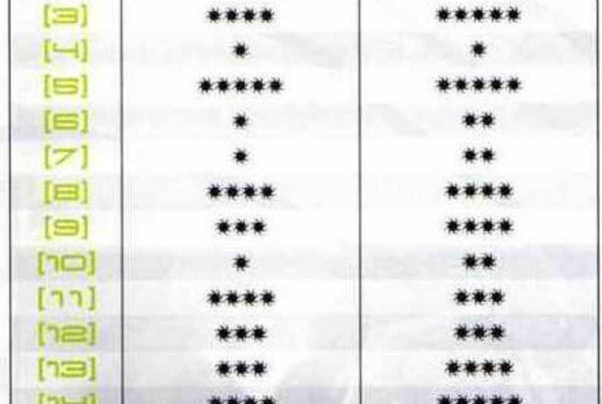




Mantente en el centro de la carretera durante la sección [1]. Frena tras la señal de "Castrol" y toma la curva a derechas pequeña de la sección [2] lo más cerca posible al extremo derecho de la pista. Quédate en el lado derecho, frena un poco antes del rótulo de "Castrol", y luego gira para atajar por el bordillo izquierdo y entrar en la combinación de curvas anterior a la sección [3]. Atraviesa la curva de la sección [4] por el lado izquierdo de la carretera. Tras esto, mantente en el centro de la pista, da un frenazo corto antes del rótulo de "Gran Turismo" y quédate a la derecha durante la sección [5]. Toma la curva de horquilla lo más cerca posible de su interior; al salir de ella, deja que la inercia te lleve al exterior. En las secciones [6] y [7], vuelve a permanecer en el centro de la pista y frena al final, antes del arco con el anuncio "Citta di Aria/Gran Turismo". En la sección [8], vuelve a dar un frenazo corto a la altura del rótulo de "Pirelli", quédate en la derecha, vuelve a frenar a la altura de la última puerta del muro de la casa que está a la derecha, y luego da un giro brusco a la izquierda y quédate en el centro de la pista. Frena para tomar la primera curva de la sección [9] a la altura de la señal de "Castrol", y luego da un giro brusco a la izquierda. Mantente en el centro de la carretera durante la siguiente combinación de curvas. Si conduces a un ritmo constante, podrás recorrer este tramo sin necesidad de frenar. En la sección [10], mantente en el centro de la pista y frena poco después de dejar atrás el rótulo de "Gran Turismo". Justo después del arco, da un giro brusco a la derecha y recorre la chicane de la sección [11]. Toma la curva de [12] a velocidad constante y pegándote a su interior. Durante el largo tramo cuesta arriba de la sección [13], quédate en el centro de la carretera. Antes de la pequeña curva a izquierdas de la sección [14], muévete a la derecha y frena a la altura de la señal blanca de "Gran Turismo". Después, gira a la izquierda, frena al llegar al rótulo de "Castrol" y luego vuelve a girar a la izquierda. En la línea de meta, mantente en el centro de la carretera.

Citta di Aria – Inverso

Recuerda que en la estrecha sección cuesta abajo irás a mucha más velocidad a partir de la línea de salida. Tendrás menos tiempo para reaccionar, y tendrás que frenar y girar con mucha más antelación.



Nivel de dificultad

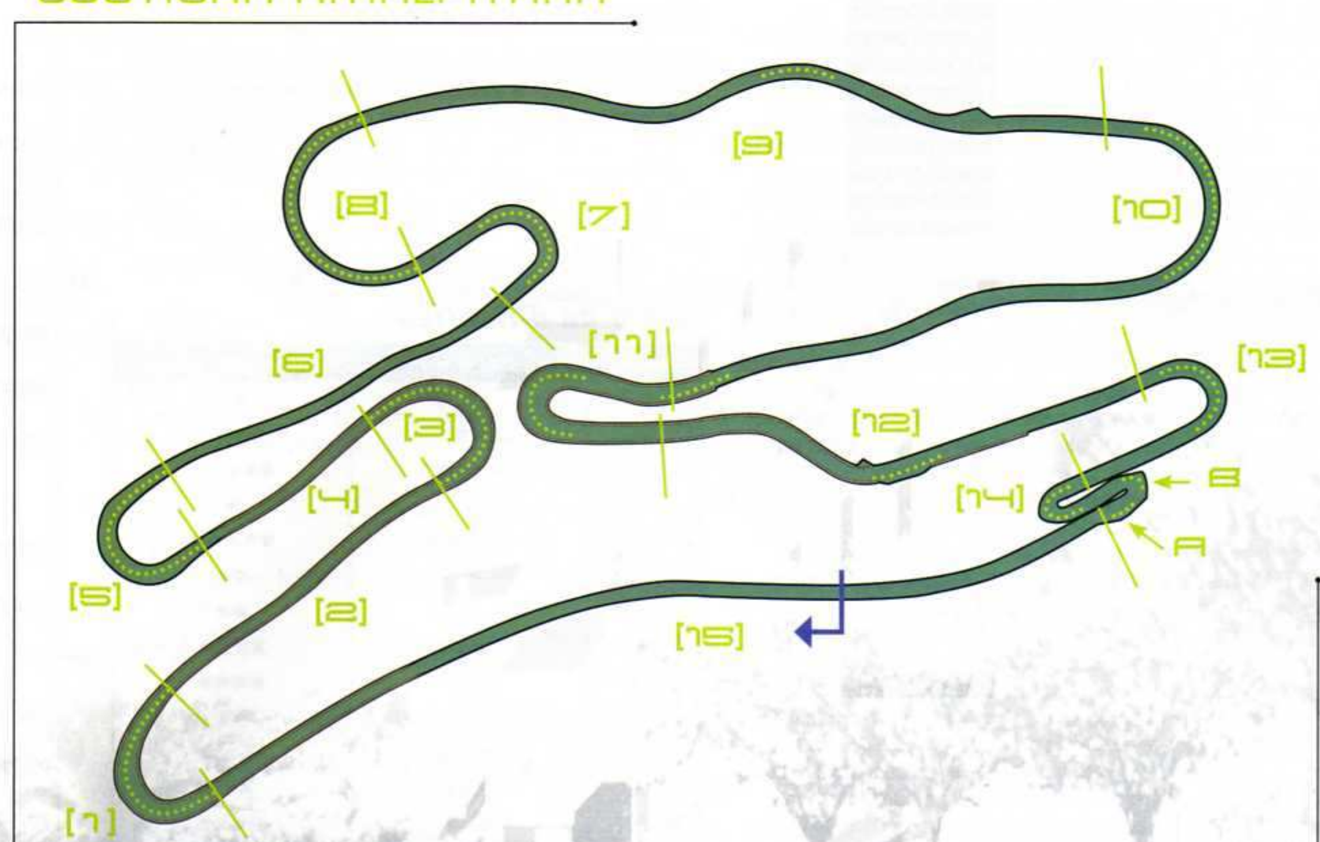
Sección	Citta di Aria	Citta di Aria – Inverso
[1]	*	**
[2]	**	**
[3]	****	*****
[4]	*	*
[5]	*****	*****
[6]	*	**
[7]	*	**
[8]	****	****
[9]	***	****
[10]	*	**
[11]	****	***
[12]	***	***
[13]	***	****
[14]	****	*****

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

					1						2	3	
Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (Kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
Citta di Aria	01:04.217	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1.106	900	12,0	13,5	50	80	6	6	23	63	88
	01:06.136	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	01:09.500	Nissan R89C Race Car 1989	1.135	900	13,8	13,8	85	85	6	6	10	63	88
	01:13.794	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	9,0	10,1	65	65	1	1	15	70	85
	01:15.069	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1.080	12,0	10,0	90	90	6	6	14	50	70
	01:15.929	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	4,8	4,0	89	89	5	5	17	30	30
	01:17.276	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1.000	10,0	12,0	80	80	6	6	9	38	53
	01:24.199	Amuse S2000 R1 2004	296	952	9,6	8,8	80	80	4	4	12	-	-
	01:30.734	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-



COSTIERA AMALFITANA





CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Costiera amalfitana

Especial (p. 222-223): Rally de Capri (Fácil), Rally de Capri (Normal), Rally de Capri (Difícil)

Carnés (p. 45, 56): BI-5, E-4

Costiera amalfitana – Inverso

Especial (p. 222-223): Rally de Capri (Fácil), Rally de Capri (Normal), Rally de Capri (Difícil)



Información del circuito

Costiera amalfitana	
Longitud de pista	4,02 km
Desnivel	138,0 m
Superficie de la pista	Asfalto
Estado de la pista	Superficie nueva, baches, desniveles
Modo inverso	Sí
Elemento clave	Aceleración
Nivel de dificultad	✱✱✱✱
Categoría de ajustes	Circuitos complejos
Activar circuito	Tras 253 días (10 de diciembre)



CONSEJOS Y TRUCOS

Toma la curva de la sección [1] desde el exterior de la pista: frena de forma breve antes de llegar a las escaleras del lado derecho y luego toma la curva lo más ajustada que puedas. En el primer tercio de la sección [2] hay un desnivel, el coche puede despegar y es fácil que pierdas su control. Por esa razón, deberías mantenerte a la izquierda, pero pasa al centro de la carretera durante el resto de la sección para no tocar las paredes. Ataca la curva [3] desde el exterior: comienza a frenar poco antes del árbol solitario del lado derecho, y luego tómala de la forma más ajustada posible. Conduce por la sección [4] en una línea recta, y luego entra en la curva [5] por el exterior y tómala de forma ajustada. En la sección [6], la carretera es muy estrecha; evita el contacto con las paredes. Deberías atacar la curva [7] por el exterior, pero es imprescindible que frenes antes de la cima de la colina. Atraviesa la curva [8] de forma regular, moderando tu velocidad para apenas rozar las paredes. En la sección [9], mantente en el centro de la pista, dejando de pisar el acelerador antes de cada curva si es preciso. Deberías frenar antes de la multitud de la izquierda. Comienza a frenar para la primera curva de la sección [10] tan pronto como dejes atrás la sombra de la ROCK FACE, y luego toma la curva con aceleración constante. Ponte en el centro de la carretera y recorre el resto de esta sección con una trayectoria recta. Hay un bache bastante peligroso antes de la curva de [11] que puede provocar que tu coche pierda tracción, así que es importante que frenes y posiciones el coche de la mejor forma para tomar la curva antes de llegar a ella. Tómala de forma regular, con el volante en posición fija, y sal de ella acelerando lo antes posible. Ataca la curva a izquierdas de la sección [12] por el interior, para evitar chocar contra las barandillas de la derecha al entrar en la recta. Justo después del final de esta sección, comienza a frenar. Ataca las cerradas curvas de horquilla de las secciones [13] y [14] por el exterior; elige tus puntos de frenado para que un giro del volante sea suficiente, y deja que tu coche ruede por ellas. Mantente en el centro de la pista durante la sección [15].



Costiera amalfitana - Inverso

Hay dos cambios notables. Tienes que frenar con antelación a la primera curva de la sección [14]; tendrás que tomarla casi a velocidad mínima. En la sección [12], deberías frenar antes del desnivel si tu coche es muy potente. Si vas demasiado rápido, darás un salto espectacular, digno de ser fotografiado... pero no tendrás tiempo de frenar, y tu colisión contra el siguiente muro será igualmente merecedora de foto.

Nivel de dificultad

Sección	Costiera amalfitana	Costiera amalfitana – Inverso
[1]	**	**
[2]	***	**
[3]	**	**
[4]	*	*
[5]	**	**
[6]	*	*
[7]	**	**
[8]	***	***
[9]	**	**
[10]	**	**
[11]	***	***
[12]	***	****
[13]	**	**
[14]	*****	*****
[15]	*	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

					1						2	3	
Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
Costiera amalfitana	01:16.286	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1.106	900	12,0	13,5	50	80	6	6	23	63	88
	01:19.146	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	01:20.773	Audi R8 Race Car 2001	1.058	900	13,8	14,8	80	80	7	7	18	63	88
	01:28.448	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	10,0	10,0	65	65	1	1	15	70	85
	01:29.740	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1.000	15,4	13,8	65	65	6	6	9	38	53
	01:32.161	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1.080	16,2	12,1	65	65	3	6	14	25	45
	01:34.412	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	11,6	9,2	75	75	5	3	11	30	30
	01:45.295	Lotus Motor Sport Elise 1999	294	637	7,0	9,4	100	102	4	4	9	-	-
	01:54.412	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CÔTE D'AZUR

[1] [2] [3] [4] [5] [6] [7] [8] [9] [10] [11] [12] [13] [14] [15] [16] [17]



CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Profesional (p. 218): World Classics

Extreme (p. 219): Dream Car Championship, Formula GT World Championship, Premium Sports Lounge

Europa (p. 224): Campeonato paneuropeo, Festa italiana, Championnat France entière, ¡1.000 millas!

Coches franceses (p. 227-228): Citroën: Clásicos 2CV, Renault: Copa Megane, Peugeot: Copa 206

Misiones de conducción (p. 248): 3: Adelantamiento, 15: Contienda de 3 vueltas



Información del circuito

Côte d'Azur	
Longitud de pista	*3,35 km*
Desnivel	*44,2 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*
Estado de la pista	*Superficie nueva, baches esporádicos*
Modo inverso	*No*
Elemento clave	*Aceleración*
Nivel de dificultad	★★★★★
Categoría de ajustes	*Circuitos retorcidos*
Activar circuito	*Tras 183 días (1 de octubre)*



CONSEJOS Y TRUCOS

Ataca la curva a derechas cerrada de [1] desde el lado izquierdo; frena a la altura del penúltimo árbol y gira hacia el interior para pegarte al bordillo que está al otro lado del quitamiedos. Conduce por la sección cuesta arriba de [2] siguiendo una trayectoria recta, colocándote en el extremo izquierdo cuando llegues al último edificio; en ese momento, comienza a frenar para tomar la curva de [3]. Pégate al interior de la curva. A la altura de las señales de "RalliArt", da un frenazo corto y gira hacia el interior para tomar la curva de [4], que deberías atravesar pegado al bordillo. Deja que la inercia te lleve al extremo izquierdo de la pista para entrar en la recta corta de [5].

Cuando se acaben las señales de "Mobil", frena para tomar la curva de [6] y gira a la derecha para recorrer la sección de [7] con una trayectoria recta, hasta llegar a la curva de horquilla. Poco antes de que termine el bordillo del lado derecho de la pista, comienza a frenar con antelación a la horquilla inminente y, con un giro firme del volante, toma la curva pegado al bordillo. Aborda la combinación de curvas de la sección [8] desde el extremo izquierdo y gira al interior a la altura de la señal de "Polyphony" para entrar en la recta corta atajando por el bordillo. Déjate llevar al exterior, da un frenazo corto al llegar a la señal de "Pirelli" y gira hacia el interior subiéndote al bordillo interior de la sección [9]. Mantente en el lado derecho del túnel, frena para tomar la chicane de [10] al llegar a la señal roja y naranja de "Eneos" del final y toma la chicane gradualmetne en arco. Mantente a la derecha en la recta [11], frena al llegar al último tercio del bordillo y luego gira hacia el interior para recorrer la sección [12] pegado a los quitamiedos con un giro constante del volante. En la sección [13], deja que la inercia te lleve hacia los quitamiedos, frena poco antes de las últimas farolas y toma la curva pegado al bordillo. Comienza la sección [14] dejándote llevar al exterior; comienza a frenar con antelación a la curva de [15] desde el lado izquierdo, a la altura de la última ventana de la casa de la derecha. Toma la curva con un giro constante del volante, trazando un semicírculo grande a velocidad constante. Entra en la sección [16] desde el extremo izquierdo. A la altura de la señal de "Polyphony", gira para pasar rozando el quitamiedos de la derecha y el bordillo de la izquierda y entrar en la recta final de [17].

Nivel de dificultad

Sección	Côte d'Azur
[1]	****
[2]	*
[3]	***
[4]	**
[5]	*
[6]	****
[7]	*****
[8]	****
[9]	*
[10]	*****
[11]	*
[12]	***
[13]	****
[14]	*
[15]	****
[16]	****
[17]	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

							1				2	3	
Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
Côte d'Azur	01:05.047	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	17,4	17,5	45	45	-	-	10	75	105
	01:08.015	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	01:11.206	Nissan R92CP Race Car 1992	1.157	900	13,8	14,8	85	85	6	6	17	63	88
	01:16.930	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	13,0	10,8	65	85	6	6	11	70	85
	01:16.937	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	89	89	5	5	9	30	30
	01:17.740	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1.080	16,2	12,1	45	45	3	6	6	25	45
	01:21.281	Subaru Impreza Super Touring Car 2001	549	1.030	5,0	5,0	60	60	2	2	9	13	18
	01:21.543	ASL Garaiya 2002	293	728	7,7	9,2	73	73	7	7	10	30	30
	01:25.142	Lotus Motor Sport Elise 1999	294	637	7,0	9,4	85	85	4	4	9	-	-



GEORGE V PARÍS





CARRERAS, COPAS, CARNÉS



George V París

Especial (p. 222-223): Rally George V (Fácil), Rally George V (Normal), Rally George V (Difícil)

George V París – Inverso

Especial (p. 222-223): Rally George V (Fácil), Rally George V (Normal), Rally George V (Difícil)

Información del circuito

George V París	
Longitud de pista	*2,49 km*
Desnivel	*7,5 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*
Estado de la pista	*Superficie nueva*
Modo inverso	*No*
Elemento clave	*Aceleración*
Nivel de dificultad	★★★★
Categoría de ajustes	*Circuitos retorcidos*
Activar circuito	*Tras 225 días (12 de noviembre)*





Aborda la rotonda de la sección [1] por el lado izquierdo. Frena antes del último cruce, gira a la derecha y sigue una trayectoria recta -una vez pasado el bordillo derecho- hacia el interior de la rotonda. Pégate lo más que puedas al bordillo interior hasta que dejes atrás el último rótulo de "Michelín". Da un frenazo corto y gira a la derecha para entrar en la sección [2]. Comienza quedándote en el lado izquierdo de la pista, frena al llegar al rótulo de "Motul" y gira a la derecha. Tras la curva de la sección [3], deja de acelerar y colócate de forma que puedas tomar la curva a izquierdas que está junto a los rótulos de "Michelín" pegado al bordillo. Mantente a la derecha y frena a la altura de los anuncios de "Pirelli" de la sección [4]. Gira hacia el interior para tomar la curva a izquierdas pegado al bordillo. En la sección [5], mantente primero a la derecha; comienza a frenar en mitad del cruce -cuidado: aquí es fácil desorientarse- y luego gira a la derecha. Conduce pegado al bordillo y deja que la inercia te lleve al lado derecho de la pista. En la sección [6], pasa a la izquierda. A la altura del último rótulo de "Motul", frena para tomar la curva y gira a la derecha. Conduce lo más cerca posible del extremo de la carretera, pero no te subas al bordillo. Toma la curva a derechas de la sección [7] exactamente de la misma forma. Antes de la curva a izquierdas, cambia al carril derecho. Tras frenar y girar, súbete al bordillo y luego quédate a la izquierda. Frena para tomar la curva a derechas de la sección [8] a la altura del anuncio de "Bosch", toma la curva pegado al bordillo y entra en la recta. Aborda las curvas de [9] y [10] desde el centro de la pista y ataca la última con un arco amplio. Comienza la sección [11] pegado al lado derecho y comienza a frenar cuando llegues al rótulo de "Michelín"; gira entonces a la izquierda. Conduce pegado al bordillo interior, déjate llevar al exterior y aborda la curva a izquierdas de la sección [12] por la derecha. A la altura del rótulo de "Pirelli", frena y da un giro brusco a la izquierda, pegándote a los bordillos; mientras entras en la recta de [13], deja que la inercia te lleve al exterior de la pista. Cambia inmediatamente al lado izquierdo de la carretera y procura no chocar con la barrera o la valla anterior a la línea de meta.

George V París - Inverso

Por norma general, deberías frenar con mucha más antelación en las curvas que en la versión normal de este circuito. A tener en cuenta especialmente en las secciones [13], [11], [10], [9], [4] y [3].

Nivel de dificultad

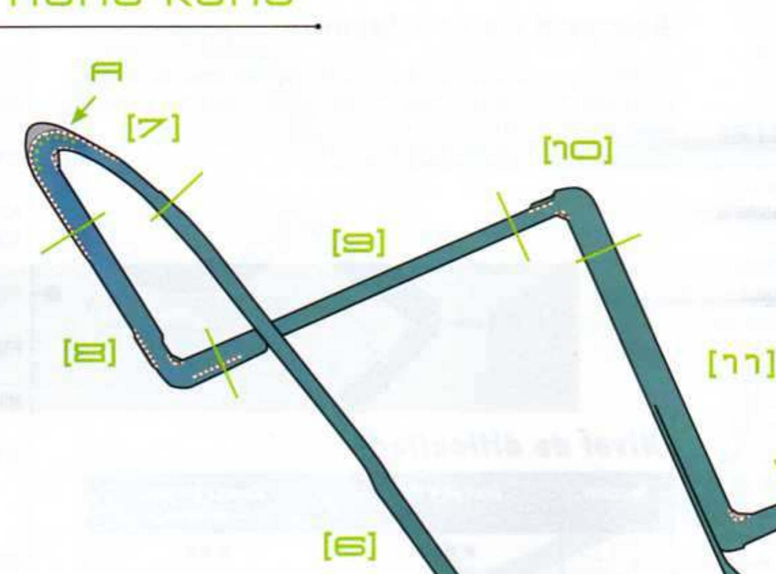
Sección	George V Paris	George V Paris - Inverso
[1]	****	***
[2]	***	***
[3]	***	***
[4]	***	***
[5]	**	**
[6]	***	***
[7]	****	***
[8]	***	***
[9]	**	***
[10]	**	***
[11]	**	***
[12]	**	***
[13]	*	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros) 1	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom. 2	Adherencia (Delanteros) 3	Adherencia (Traseros)
George V Paris	00:58.934	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1.106	900	12,0	13,5	50	80	6	6	23	63	88
	00:59.797	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	01:00.290	Audi R8 Race Car 2001	1.058	900	13,8	13,8	58	58	6	6	22	63	88
	01:05.167	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	89	89	5	5	9	30	30
	01:05.339	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	8,0	8,0	65	65	3	3	10	70	85
	01:06.412	Toyota WoodOne Tom's Supra (JGTC) 2003	502	1.100	10,0	9,0	65	65	3	3	8	50	70
	01:08.310	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1.080	16,2	12,1	65	65	3	6	14	25	45
	01:09.710	Lotus Motor Sport Elise 1999	294	637	7,0	9,4	92	94	4	4	9	-	-
	01:19.496	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-



HONG KONG











CARRERAS, COPAS, CARNÉS



Hong Kong

Profesional (p. 218): Boxer Spirit

Extreme (p. 219): Gran Turismo World Championship, Dream Car Championship

Japón (p. 226): Campeonato japonés de GT

Coches británicos (p. 227): Aston Martin: Festival Aston Martin, Lotus: Trofeo Elise

Coches coreanos (p. 230): Hyundai: Festival deportivo de Hyundai

Carnés (p. 47, 52): BI-10, AI-8



Hong Kong – Inverso

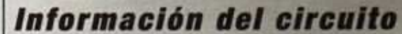
Principiante (p. 217): FF Challenge

Profesional (p. 218): World Compact

Extreme (p. 219): Premium Sports Lounge

Coches británicos (p. 227): Lotus: Clásicos Lotus, MG: Festival MG

Coches alemanes (p. 228): Volkswagen: Copa GTi



Información del circuito

Hong Kong	
Longitud de pista	*2,91 km*
Desnivel	*6,9 m*
Superficie de la pista	*Asfalto, adoquines*
Estado de la pista	*Superficie nueva*
Modo inverso	*Sí*
Elemento clave	*Aceleración*
Nivel de dificultad	✱✱✱✱
Categoría de ajustes	*Circuitos retorcidos*
Activar circuito	*Tras 113 días (13 de julio)*





CONSEJOS Y TRUCOS

Ataca la primera curva de [1] por el lado izquierdo de la pista. Frena cerca de la señal de 50 m y gira a la derecha para entrar en la curva con un giro firme del volante. Pégate al bordillo y toma la curva sin usar el acelerador; tras esto, pisa a fondo lo antes posible y mantente a la izquierda durante la sección [2]. Deja de acelerar y da un giro brusco antes de entrar en la pequeña curva a derechas, tomándola pegado al quitamiedos. Después, deja que la inercia te devuelva al exterior de la pista. Toma las siguientes curvas de la sección [3] de forma similar.

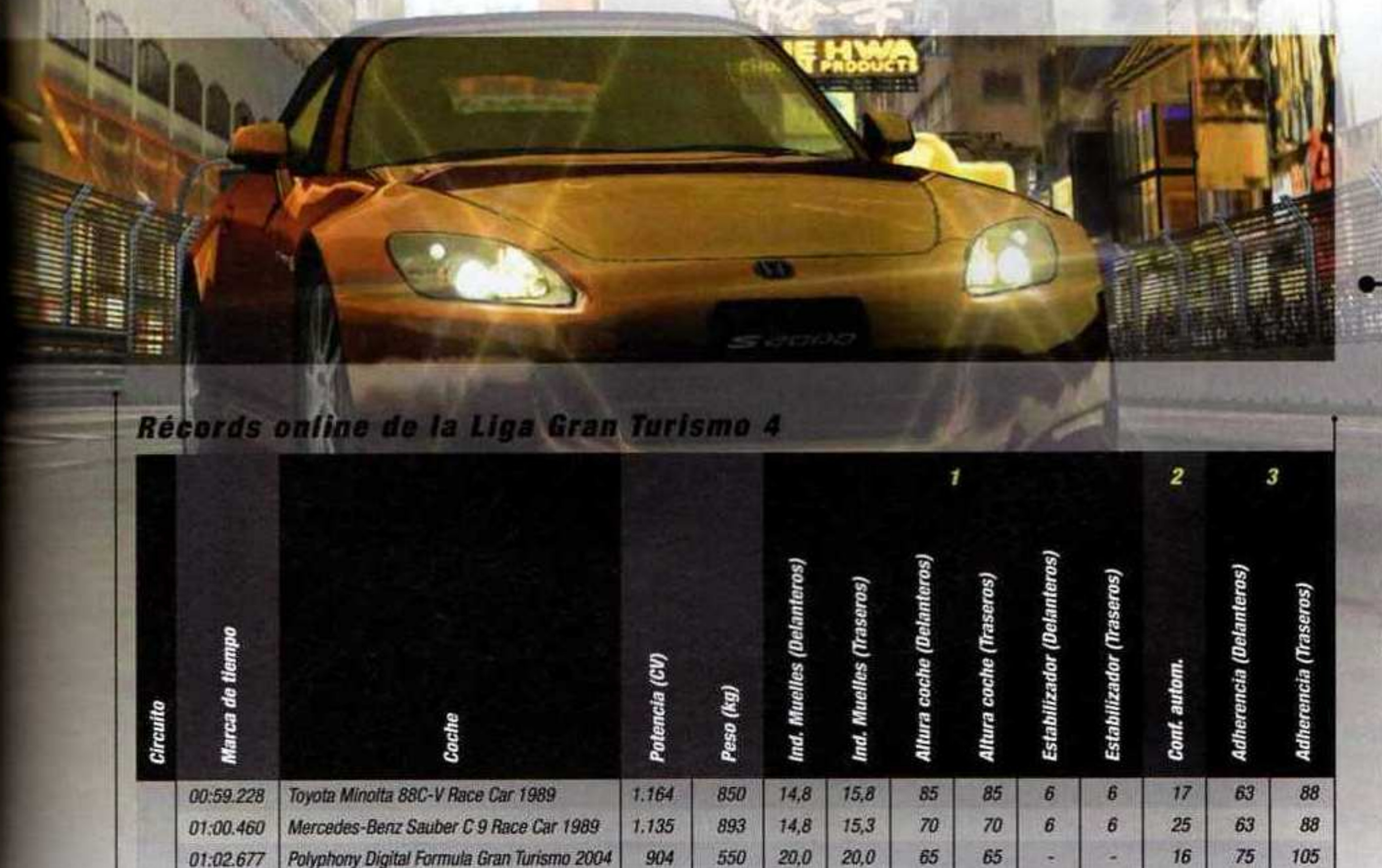
Al comienzo de la sección [4], mantente a la derecha. Frena a la altura de la señal de 50 m y súbete al bordillo para entrar en la recta. Mantente a la izquierda durante la sección [5], frena justo antes de la señal de 50 m, gira a la derecha y toma la curva pegado al bordillo. En la sección [6], mantente en el lado derecho de la recta. Frena justo después de la señal de 100 m para tomar la curva [7] pegado al bordillo. Tras esto, quédate en el lado derecho de la carretera y ataca la curva de 90° de [8] por la derecha. Frena justo después de la señal de 50 m, súbete al bordillo y déjate llevar a la derecha por la inercia. Cambia al lado izquierdo durante la recta de [9], frena a la altura de la señal de 50 m y gira a la derecha para entrar en la curva de la sección [10]. Procura no tocar el bordillo durante esta curva: puede hacer que tu coche salte, provocando una pérdida de control potencialmente peligrosa.

Mantente a la derecha durante la sección [11]. Frena al llegar a la señal de 50 m, gira a la izquierda y súbete al bordillo. Deberías atacar la siguiente curva de [12] también por el lado izquierdo.

Frena brevemente y ataca la curva pegado al bordillo, para luego dirigirte a la curva siguiente de [13]. Esta curva también debes tomarla pegado al bordillo, antes de dejarte llevar por la inercia hacia el exterior de la recta final de [14]. Por último, pásate al lado izquierdo de la carretera.

Nivel de dificultad

Sección	Hong Kong	Hong Kong – Inverso
[1]	****	***
[2]	**	**
[3]	***	***
[4]	***	***
[5]	***	***
[6]	*	*
[7]	****	***
[8]	***	***
[9]	*	*
[10]	***	***
[11]	**	**
[12]	***	***
[13]	***	***
[14]	*	*



Récords online de la Liga Gran Turismo 4

Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	1 Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	2 Conf. autom.	3 Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
Hong Kong	00:59.228	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	01:00.460	Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989	1.135	893	14,8	15,3	70	70	6	6	25	63	88
	01:02.677	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	20,0	20,0	65	65	-	-	16	75	105
	01:05.236	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	13,0	10,8	66	75	6	6	11	70	85
	01:06.447	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	11,6	9,2	66	66	6	6	15	30	30
	01:08.097	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1.120	8,0	8,0	80	80	4	4	5	38	53
	01:10.186	Subaru Impreza Super Touring Car 2001	549	1.030	5,0	5,0	55	55	2	2	19	13	18
	01:12.466	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7,8	10,2	91	91	4	4	17	-	-
	01:17.593	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-





NEW YORK











CARRERAS, COPAS, CARNÉS

New York

Profesional (p. 218): Supercar Festival, Gran Turismo World Championship

Extreme (p. 219): Formula GT World Championship

Resistencia (p. 221): Carrera New York 200 millas

América (p. 224): Campeonato general americano, Competición de "muscle cars" antiguos






Coches americanos (p. 227): Shelby: Copa Shelby Cobra

Coches japoneses (p. 230): Nissan: Club "Z"

Carnés (p. 46): BI-8



New York – Inverso

Principiante (p. 217): MR Challenge

Profesional (p. 218): Turbo Sports Cars

Extreme (p. 219): Premium Sports Lounge



América (p. 224): Competición de "muscle cars"

Coches americanos (p. 226): Chevrolet: Festival Corvette

Coches británicos (p. 227): MINI: Encuentro Mini deportivo

Coches japoneses (p. 229): Nissan: Carrera del "Red Emblem"

Misiones de conducción (p. 250): 11: Contienda de 3 vueltas

Información del circuito

New York	
Longitud de pista	*4,17 km*
Desnivel	*5,2 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*
Estado de la pista	*Superficie nueva*
Modo inverso	*Sí*
Elemento clave	*Velocidad máxima*
Nivel de dificultad	****
Categoría de ajustes	*Circuitos retorcidos*
Activar circuito	*Abierto desde el principio*

Entra en las dos curvas de la sección [1] desde el exterior de la carretera, y frena al llegar a la sección de 100 m, lo más tarde que puedas. Tras esto, toma la curva con un arco constante. No toques el bordillo y vuelve a acelerar con la mayor antelación posible. Mantente en el centro de la pista durante la sección [2] antes de pasar a la izquierda a la altura de la señal de 200 m, para tomar la curva de [3]. Al llegar a la señal de 100 m, frena y gira para pasar rozando los bordillos hacia el interior de la curva. La inercia te llevará al lado izquierdo de la siguiente recta, pero sin tocar la pared. Pasa a la derecha y comienza a frenar para la curva de [4] a la altura de la valla derecha. Da un giro brusco y pégate al bordillo. Colócate inmediatamente en la izquierda, frena a la altura de la segunda cartelera "Elf" negra de la izquierda, y toma la curva [5] subiéndote al bordillo liso. Deberías salir de la curva de forma limpia y llegar al extremo izquierdo de la siguiente recta pequeña. Da un frenazo corto tras la última flecha naranja del lado derecho para tomar la combinación de curvas de la sección [6]. Ataca las dos primeras curvas como si fuesen una única curva de 180°, manteniéndote más o menos en el centro de la pista para tomar la primera curva de la sección [7] de forma muy ajustada. Pégate al extremo derecho y ataca la siguiente curva con un arco amplio, para acelerar rápidamente en la recta de la sección [8]. Entra en la rotonda de la sección [9] por el extremo izquierdo. Frena a la altura de la señal de 100 m, y gira hacia el interior para pasar muy cerca del bordillo derecho. Una vez en la rotonda, mantente en el interior; si quieres, puedes subirte al bordillo para estabilizar el coche. Poco antes del final del bordillo interior, da un giro brusco a la derecha y pasa rozando el bordillo mientras entras acelerando en la larga recta final de [10]. Procura quedarte en el centro de la pista: tiene tramos muy estrechos, y es increíblemente fácil chocar contra los muros.

New York – Inverso

Cuando recorras este circuito en modo inverso, presta mucha atención cuando te acerques a la sección [9]. La larga recta que conduce a ella te hará ir a toda velocidad, así que tendrás que dar un frenazo seco y con antelación para evitar un choque estrepitoso.

Nivel de dificultad

Sección	New York	New York – Inverso
[1]	****	****
[2]	*	*
[3]	***	***
[4]	**	**
[5]	***	***
[6]	***	***
[7]	***	***
[8]	*	*
[9]	****	*****
[10]	*	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

					1						2	3	
Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
New York	01:09.839	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	01:12.696	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	01:13.121	Mercedes-Benz AMG CLK-GTR Race Car 1998	1.030	1.000	14,8	13,8	80	80	6	6	17	38	53
	01:20.143	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1.000	15,4	13,8	55	65	6	4	14	38	53
	01:21.682	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1.120	13,5	13,5	70	70	6	6	14	38	53
	01:37.496	Caterham Seven Fire Blade 2002	268	335	10,0	7,6	63	66	5	5	10	-	-
	01:40.653	HPA Motorsports Stage II R32 2004	600	1.395	6,3	5,2	80	80	-	-	12	-	-
	01:44.379	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	01:53.160	Audi A3 3.2 Quattro 2003	290	1.360	7,2	6,0	107	107	4	4	10	-	-



OPÉRA DE PARÍS



CARRERAS, COPAS, CARNÉS



Opéra de Paris

Extreme (p. 219): Dream Car Championship, Premium Sports Lounge

Europa (p. 224-225): Campeonato paneuropeo, Deutsche Touring Car Meisterschaft, Championnat France entière, Liga europea de deportivos compactos, ¡1.000 millas!

Coches británicos (p. 227): MG: Festival MG, Mini: Encuentro Mini deportivo, TVR: Carreras Blackpool

Coches franceses (p. 227-228): Renault: Copa Megane, Peugeot: Copa 206

Coches alemanes (p. 228): Mercedes-Benz: Leyendas de la flecha plateada, Volkswagen: Copa GTi

Coches japoneses (p. 229): Mazda: Club "RE"

Misiones de conducción (p. 250): 13: Contienda de 3 vueltas

Carnés (p. 52, 58): AI-9, E-11

Ópera de Paris – Inverso

Profesional (p. 218): Gran Turismo World Championship

Europa (p. 225): Liga europea de coches clásicos, Schwarzwald Liga A

Coches franceses (p. 227-228): Citroën: Clásicos 2CV, Alpine: Copa Renault Alpine

Coches alemanes (p. 228): BMW: Club "M"



Información del circuito

Opéra de Paris	
Longitud de pista	2,88 km
Desnivel	0,0 m
Superficie de la pista	Asfalto, adoquines
Estado de la pista	Superficie nueva, baches esporádicos
Modo inverso	Sí
Elemento clave	Aceleración
Nivel de dificultad	✱✱✱✱✱
Categoría de ajustes	Circuitos retorcidos
Activar circuito	Tras 29 días (30 de abril)





CONSEJOS Y TRUCOS

Ataca la combinación de curvas de la sección [1] desde el extremo izquierdo. Poco después de la línea de salida, frena suavemente, gira a la derecha, conduce pegado al bordillo interior y colócate en posición para la curva a izquierdas. Tómala muy pegado al bordillo pero sin tocarlo, ya que puede provocar que el coche salte y que pierdas el control peligrosamente. Inmediatamente después de la curva, gira a la derecha y vuelve a pegarte al bordillo. Deja que la inercia te lleve al exterior antes de cambiar al lado derecho de la pista para entrar en la recta de [2]. Frena poco después de la señal de 50 m para tomar la curva a izquierdas de la sección [3]. Da un giro brusco a la izquierda, pégate al bordillo interior y deja que la inercia te lleve al lado derecho de la carretera. A la altura de la señal de "Pirelli", comienza a frenar con antelación a la primera curva de la sección [4]. Atraviesa la combinación de curvas pegado al bordillo o incluso subido a él, y deja que la inercia te lleve al lado derecho de la sección [5]. Ya en la recta, pásate a la izquierda, frena poco antes del rótulo de "Ópera" y gira al interior para tomar la combinación de curvas de la sección [6] pegado a los bordillos. Tras la primera curva, procura no ponerte en el lado derecho de la carretera: ¡está lleno de baches! En la recta corta, déjate llevar al exterior y comienza a frenar en cuanto aparezcan los quitamiedos a la izquierda de la sección [7]. Gira a la izquierda y ataca la curva de 180° muy pegado al bordillo. También puedes subirte a él para estabilizar el coche. Al acabarse el bordillo, gira a la derecha y conduce muy pegado al bordillo para entrar en la recta larga de [8]. Aquí debes quedarte a la derecha, dar un giro brusco a la izquierda al llegar al rótulo de "Firestone" y atravesar la curva de [9] pegado al bordillo. En la sección [10], deja que la inercia te lleve al lado derecho de la pista; luego cámbiate al izquierdo y comienza a frenar para tomar la curva de [11] antes del paso de peatones. Sigue pegado al bordillo y a la derecha; frena para tomar la curva de [12] al llegar al último anuncio "Lotus" de la derecha. Gira entonces bruscamente a la izquierda y deja que la inercia te lleve al lado derecho de la pista. A la altura del rótulo de "Pirelli", gira para tomar la primera curva de la sección [13]. Pégate al bordillo interior, frena ligeramente, atraviesa la curva a derechas y entra en la sección [14]. Ataca la curva de 180° con un giro firme del volante y velocidad constante, y pasa al lado izquierdo de la pista durante la recta final.

Nivel de dificultad

Sección	Opéra de Paris	Opéra de Paris – Inverso
[1]	****	***
[2]	*	*
[3]	***	***
[4]	****	***
[5]	*	*
[6]	****	***
[7]	***	****
[8]	*	*
[9]	**	**
[10]	*	*
[11]	****	***
[12]	***	****
[13]	***	***
[14]	**	**

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

					1						2	3	
Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
Opéra de Paris	01:01.956	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	7,8	9,8	85	98	6	6	17	63	88
	01:03.343	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1.106	900	12,0	13,0	65	65	6	6	17	63	88
	01:05.454	Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989	1.135	893	14,8	15,3	70	70	6	6	25	63	88
	01:07.525	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1.080	16,3	14,3	65	65	7	7	12	50	70
	01:08.287	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	9,0	12,0	65	65	1	1	12	70	85
	01:08.553	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,5	7,6	100	100	6	2	11	30	30
	01:11.594	Toyota Altezza Touring Car 2001	533	1.000	15,4	13,8	80	80	6	6	11	38	53
	01:13.844	Tommy kaira ZZ-S 2000	295	667	4,0	4,0	85	86	4	3	12	30	25
	01:17.049	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-





SEOUL CENTRAL

8 [6] [5] [4] [7] [3] [2] [1]



CARRERAS, COPAS, CARNÉS





Seoul Central

Profesional (p. 218): Supercar Festival

Extreme (p. 219): Formula GT World Championship

Japón (p. 226): Campeonato japonés de GT

Coches americanos (p. 226): Chevrolet: Encuentro Camaro

Coches franceses (p. 227): Renault: Copa Megane

Coches coreanos (p. 230): Hyundai: Festival deportivo de Hyundai

Seoul Central – Inverso

Profesional (p. 218): Clubman Cup,
Gran Turismo World Championship

Extreme (p. 219): Dream Car Championship

Coches británicos (p. 227): Triumph: Copa Spitfire



Información del circuito

Seoul Central	
Longitud de pista	2,72 km
Desnivel	3,9 m
Superficie de la pista	Asfalto
Estado de la pista	Superficie nueva
Modo inverso	Sí
Elemento clave	Velocidad máxima
Nivel de dificultad	**
Categoría de ajustes	Circuitos mezclados
Activar circuito	Abierto desde el principio



CONSEJOS Y TRUCOS

Aborda la curva de [1] por el lado izquierdo. Poco antes de la señal de 100 m, dirígete al bordillo del lado derecho de la carretera. Al entrar en la curva, frena en seco y toma la curva tan pegado al bordillo interior como puedas. Al llegar al espacio grande entre las tribunas de espectadores de la derecha, acelera para entrar en la recta de la sección [2].

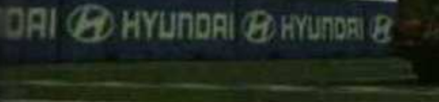
Ataca la primera curva de la sección [3] por el extremo izquierdo, frena a la altura de la señal de 100 m y gira para subirte al bordillo del lado derecho. Después, endereza las ruedas brevemente y toma la siguiente curva a izquierdas por su bordillo interior, de la misma manera. Deja que la inercia te lleve al lado derecho de la recta de [4]. Pégate al extremo derecho y frena para tomar la curva de [6] poco después de la señal de 100 m. Gira para subirte ligeramente al bordillo interior de la curva a izquierdas. En la recta corta, gira hacia el interior a la altura de las marcas a cuadros sobre la carretera, para abordar la curva de la sección [6] de la forma más ajustada posible. Si te dejas llevar hacia el exterior, ten cuidado con no subirte al bordillo o chocar contra los quitamiedos: necesitas acumular toda la velocidad posible para la larga recta de [7]. Mantente a la izquierda para estar en la mejor posición de cara a la curva de la sección [1].

Seoul Central – Inverso

Ten cuidado en la sección [5]. La entrada a la curva es muy ajustada, por lo que tendrás que abordarla con precisión para no tocar las paredes.

Nivel de dificultad

Sección	Seoul Central	Seoul Central – Inverso
[1]	***	***
[2]	*	*
[3]	****	***
[4]	*	*
[5]	***	****
[6]	****	**
[7]	*	*



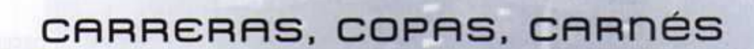
Récords online de la Liga Gran Turismo 4

Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	1						2	3	
					Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
Seoul Central	00:38.788	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	20	63	88
	00:41.369	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	17,4	17,5	45	45	-	-	14	75	105
	00:43.880	Nissan Fairlady Z Concept LM Race Car 2002	901	1.120	15,8	14,8	55	55	6	6	14	38	53
	00:45.618	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1.000	15,4	13,8	65	65	6	6	13	38	53
	00:50.359	Lotus Motor Sport Elise 1999	298	637	7,0	9,4	76	76	4	4	21	13	18
	00:50.886	Tommy kaira ZZ-S 2000	284	627	4,8	7,2	106	106	4	4	11	30	30
	00:51.524	Subaru Impreza Super Touring Car 2001	549	1.030	14,8	12,8	85	85	6	6	12	13	18
	00:52.634	Audi Abt TT-R Touring Car 2002	470	1.080	14,4	12,8	65	65	6	6	10	38	53
	00:53.891	Opel Speedster Turbo 2000	283	914	5,2	6,0	111	111	4	4	11	-	-



SPECIAL STAGE ROUTE 5

Clubman Stage Route 5



CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Special Stage Route 5

Principiante (p. 217): FR Challenge

Europa (p. 224-225): Serie británica de pesos ligeros, Championnat France entière

Coches británicos (p. 227): TVR: Carreras Blackpool

Coches franceses (p. 228): Alpine: Copa Renault Alpine

Coches japoneses (p. 229-230): Mazda: Copa NR-A RX-8, Mitsubishi Motors: Copa Mirage, Nissan: Silvia & Co.

Carnés (p. 55): E-3

Special Stage Route 5 – Inverso

Profesional (p. 218): Race of NA Sports

Europa (p. 225): Liga europea de deportivos compactos

Japón (p. 226): Reto japonés de los 90

Coches americanos (p. 227): Saleen: Club Saleen S7

Coches británicos (p. 227): Lotus: Trofeo Elise

Coches japoneses (p. 229): Mazda: Club "RE"

Clubman Stage Route 5

Profesional (p. 218): Clubman Cup

Coches británicos (p. 227): Triumph: Copa Spitfire

Coches japoneses (p. 229): Mitsubishi Motors: Encuentro Evolution

Clubman Stage Route 5 – Inverso

Principiante (p. 217): Sunday Cup

Japón (p. 226): Festival japonés de los 80

Coches británicos (p. 227): MINI: Encuentro Mini deportivo

Coches japoneses (p. 229): Mazda: Copa Roadster NR-A



Información del circuito

	Special Stage Route 5	*Clubman Stage Route 5*
Longitud de pista	*3,79 km*	*2,47 km*
Desnivel	*21,2 m*	*14,7 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*	*Asfalto*
Estado de la pista	*Superficie nueva, baches esporádicos*	*Superficie nueva, baches esporádicos*
Modo inverso	*Sí*	*Sí*
Elemento clave	*Velocidad máxima*	*Velocidad máxima*
Nivel de dificultad	✱✱✱✱✱	✱✱✱✱
Categoría de ajustes	*Circuitos retorcidos*	*Circuitos retorcidos*
Activar circuito	*Tras 57 días (28 de mayo)*	*Abierto desde el principio*





Aborda la sección [1] por la izquierda. Gira hacia la derecha al finalizar el quitamiedos para pasar rozando el muro derecho mientras te diriges al interior de la curva. Poco antes del muro, comienza a frenar y pégate al interior de la curva. En la sección [2], mantente en el lado izquierdo hasta llegar a la señal de 25 m de la izquierda, gira entonces a la derecha y pasa rozando el bordillo, dejando más o menos un coche de distancia entre tu vehículo y el muro. En la sección [3], da un pequeño frenazo tras la señal de 50 m, y gira a la izquierda para dejar atrás el bordillo mientras te diriges a la pequeña curva a derechas de la sección [4]. Mientras tomas esta curva, pégate al bordillo y al extremo derecho hasta llegar a la señal de 50 m. Tras esto, gira hacia el interior para atravesar las curvas izquierda y derecha de la sección [5] con una única trayectoria. Quédate en el lado izquierdo de la carretera cuando entres en la sección [6]. Da un frenazo corto antes de la señal de 25 m y gira hacia el interior para tomar las curvas derecha e izquierda con una única trayectoria, cercana al borde de la carretera. Después, sigue en el lado derecho, comienza a frenar al llegar a la señal de 50 m y gira hacia el interior para tomar la curva de [7] con velocidad constante y el volante en posición fija. Ataca las dos curvas de la sección [8] con un arco amplio, atajando por el bordillo. En la sección [9], deja que la inercia te lleve a la izquierda de la carretera y frena a la altura de la señal de 50 m. Gira a la derecha y súbete al bordillo de la primera curva de la sección [10]. Toma ambas curvas con una única trayectoria -si es posible- y pasa muy cerca de los quitamiedos. Tras esto, la inercia te llevará al exterior de la recta corta; gira a la derecha al llegar al cheurón rojiblanco y ataca la curva de [11] con el volante en posición fija. Procura no ser demasiado agresivo, o el coche se te irá al exterior de la pista y tendrás que frenar. Pisa el acelerador cuando la curva comience a ensancharse, y así estarás más cerca del extremo exterior de la pista al finalizar la curva. En la recta final de [12], procura pegarte al quitamiedos de la izquierda.

Clubman Stage Route 5

Las secciones entre [1] y [5], así como la [12], son idénticas en ambos circuitos; los "Consejos y trucos" sirven también para este caso. Al final de la sección [5], pégate al lado derecho de la carretera para atacar la curva de [6A]. Frena a la altura de la señal de 25 m, y gira hacia al interior para pasar rozando el muro y entrar en la recta corta; aquí deberías pegarte a la derecha. Frena para tomar la curva de [9A] cuando llegues a la señal de 25 m, y gira hacia el interior para pasar rozando el muro y entrar en la recta final. Mantente a la izquierda tras pasar la entrada en boxes.

Route 5 Inverso

Al conducir en ambos circuitos en modo inverso, usa los bordillos con más frecuencia para estabilizar tu coche. Frena en seco antes de la curva [3] para que la inercia no te haga chocar contra el muro.

Nivel de dificultad

Sección	Special Stage Route 5	Special Stage Route 5 – Inverso	Clubman Stage Route 5	Clubman Stage Route 5 – Inverso
[1]	****	***	****	***
[2]	**	**	**	**
[3]	***	****	***	****
[4]	**	**	**	**
[5]	**	***	**	***
[6]	****	****		
[6A]			**	**
[7]	***	***		
[8]	**	**		
[9]	*	*		
[9A]			*	*
[10]	****	****		
[11]	***	***		
[12]	*	*	*	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
Special Stage Route 5	00:57.560	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1.106	900	12,0	13,5	50	80	6	6	23	63	88
	00:58.162	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	17	63	88
	00:59.627	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	01:05.965	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	9,0	12,0	70	70	1	1	18	70	85
	01:07.385	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1.080	15,8	13,8	65	65	6	6	13	50	70
	01:07.976	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	75	75	6	6	13	30	30
	01:15.271	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7,8	10,2	89	89	4	4	17	-	-
	01:15.817	Tommy kaira ZZ-S 2000	295	627	12,0	11,5	79	79	6	4	10	30	26
	01:17.834	Audi A4 Touring Car 2004	460	1.080	14,4	12,8	65	65	6	6	14	38	53
Clubman Stage Route 5	00:32.304	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,3	85	85	6	6	18	63	88
	00:33.744	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1.084	495	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	00:34.320	Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989	1.135	893	14,8	15,3	70	70	6	6	25	63	88
	00:38.119	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	13,0	10,8	65	85	6	6	13	70	85
	00:39.309	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	82	84	5	5	13	30	30
	00:40.446	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1.120	12,3	12,1	55	55	5	5	14	38	53
	00:43.072	Subaru Cusco Advan Impreza (JGTC) 2003	579	1.100	13,4	12,8	50	60	6	6	11	21	21
	00:45.637	Lotus Motor Sport Elise 1999	294	637	7,0	9,4	101	104	4	4	9	-	-
	00:50.097	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-



TOKYO: ROUTE 246



CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Tokyo: Route 246

Profesional (p. 218): Tuning Car Grand Prix, Gran Turismo World Championship

Extreme (p. 219): Formula GT World Championship

Resistencia (p. 220): Tokyo R246 300 km

Europa (p. 225): Schwarzwald Liga B

Japón (p. 226): Campeonato japonés de GT

Coches británicos (p. 227): Lotus: Trofeo Elise, MINI: Encuentro Mini deportivo

Coches franceses (p. 228): Alpine: Copa Renault Alpine

Coches japoneses (p. 229): Mazda: Copa Roadster NR-A, Mitsubishi Motors: Encuentro Evolution

Carnés (p. 57): E-8



Información del circuito

Tokyo: Route 246	
Longitud de pista	*5,12 km*
Desnivel	*23,2 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*
Estado de la pista	*Superficie nueva*
Modo inverso	*Sí*
Elemento clave	*Velocidad máxima*
Nivel de dificultad	*****
Categoría de ajustes	*Circuitos mezclados*
Activar circuito	*Abierto desde el principio*

Tokyo: Route 246 – Inverso

Profesional (p. 218): Turbo Sports Cars

Extreme (p. 219): Dream Car Championship, Polyphony Digital Cup

Japón (p. 226): Campeonato de Japón

Coches alemanes (p. 228): Audi: Tourist Trophy

Coches japoneses (p. 230): Nissan: Club "Z"





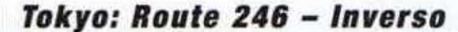
CONSEJOS Y TRUCOS



Aborda la curva [1] por el extremo izquierdo y luego frena en seco antes de la señal de 100 m. Gira hacia el interior para pegarte al bordillo izquierdo de la curva y procura que la inercia no te haga chocar al salir contra los quitamiedos exteriores. Pégate a la derecha en la sección [2] y frena a la altura del bordillo derecho; gira hacia el interior para tomar las dos curvas de la sección [3] con una única trayectoria. Puedes usar el bordillo para estabilizar el coche, pero no toques los quitamiedos. Mantente a la izquierda durante la recta; al llegar a la señal de 50 m, gira hacia el interior para tomar la curva de [4] con una aceleración moderada y sin ajustar el volante innecesariamente. Si la inercia te lleva muy lejos del exterior, deja de pulsar el acelerador un segundo (o frena si es estrictamente necesario). Intenta seguir el bordillo interior con la mayor precisión posible. Mantente a la derecha durante la recta corta; frena y gira hacia el interior para tomar la curva de [5] cuando llegues a la señal de 50 m. Como antes, toma esta curva de forma regular, con el volante en posición fija. Atraviesa las dos curvas de la sección [6] con una trayectoria central, pero cuidado con no salirte demasiado a la derecha durante la curva a izquierdas. Ataca la primera curva de la sección [7] por la izquierda, frenando poco antes de la señal de 100 m. Tras esto, gira para atajar por el bordillo y llegar a la recta. Pégate al exterior de la carretera y gira hacia el interior -poco antes de la señal de "Bridgestone"- para tomar la curva a derechas. En la sección [8], mantente a la derecha durante la curva a derechas. Esto te dejará en una posición perfecta para frenar -a la altura de la segunda tribuna- con antelación a la curva [9]. Mantente a la izquierda y frena al llegar a la señal de 50 m para tomar la curva de [10]. Ataca la curva con el volante en posición fija y velocidad constante. Acelera progresivamente lo antes posible para no perder tiempo en la sección [11].



Tokyo: Route 246 – Inverso



Recuerda que, en el modo inverso, llegarás a la sección [10] a mucha más velocidad. Por tanto, deberías frenar antes; a no ser que *quieras* estampar el coche contra el quitamiedos...

Nivel de dificultad

Sección	Tokyo: Route 246	Tokyo: Route 246 – Inverso
[1]	****	***
[2]	*	*
[3]	***	***
[4]	**	**
[5]	**	**
[6]	***	**
[7]	****	***
[8]	**	**
[9]	**	**
[10]	***	****
[11]	*	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	1 Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	2 Conf. autom.	3 Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
Tokyo: Route 246	01:06.773	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1.164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	19	63	88
	01:12.202	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	01:14.172	Audi R8 Race Car 2001	1.058	900	13,8	14,8	80	80	6	6	23	63	88
	01:21.730	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1.000	15,4	13,8	55	55	6	6	14	38	53
	01:28.780	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1.080	15,8	14,3	65	65	6	6	9	25	45
	01:30.402	Lotus Motor Sport Elise 1999	298	637	7,0	9,4	102	102	4	4	14	-	-
	01:30.964	Tommy kaira ZZII 2000	550	1.000	15,0	16,0	70	70	5	5	10	25	35
	01:31.744	Caterham Seven Fire Blade 2002	268	335	5,9	4,0	62	62	3	3	16	-	-
	01:39.394	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-



ALPES SUIZOS

[6]
[5]
[3]
[4]
[7]
[8]
[9]
[1]
[2]





CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Alpes suizos

Especial (p. 222-223): Rally Alpes suizos (Fácil), Rally Alpes suizos (Normal), Rally Alpes suizos (Difícil)

Carnés (p. 35, 53): B-12, AI-11

Alpes suizos – Inverso

Especial (p. 222-223): Rally Alpes suizos (Fácil), Rally Alpes suizos (Normal), Rally Alpes suizos (Difícil)

Información del circuito

Alpes suizos	
Longitud de pista	*3,31 km*
Desnivel	*55,8 m*
Superficie de la pista	*Gravilla, madera*
Estado de la pista	*Baches, colinas, carriles*
Modo inverso	*Sí*
Elemento clave	*Aceleración*
Nivel de dificultad	***
Categoría de ajustes	*Circuitos de rally*
Activar circuito	*Abierto desde el principio*





CONSEJOS Y TRUCOS

Ataca la curva de la sección [1] por el lado izquierdo de la pista. Para enfrentarte a la siguiente curva a derechas, pasa al otro lado una vez que dejes atrás el último árbol. Deja que la inercia te devuelva a la izquierda para recorrer la sección [2]. Al llegar a las señales de "Sparco", usa el ángulo de giro opuesto mientras tomas la cerrada curva a derechas. Deja que la inercia te lleve al lado izquierdo de la recta y mantente en ese lado. En la sección [3], frena justo antes de la señal de "Total", gira a la derecha y déjate llevar hacia la hierba del interior de la curva. Tras esto, deja que la inercia te suba a la hierba del lado izquierdo. Toma la siguiente curva usando la técnica del ángulo de giro opuesto. Entra en el puente de [4] por la izquierda y sal de él por la derecha. En la sección [5], frena a la altura de las señales de "Bosch/ Pirelli", y déjate llevar (usando el ángulo de giro opuesto) para abordar la primera curva. Prepárate para girar para la siguiente curva a derechas, en la que también tendrás que dejarte llevar. La inercia te arrastrará al exterior de la recta. Tras pasar la señal "Elf", entra en la curva a derechas de la sección [6] y déjate llevar por la inercia al exterior de la pista para atacar la sección [7] y endereza las ruedas al acercarte a la zona con baches. Comienza a frenar a la altura de los anuncios de "RalliArt" y luego toma la curva de la sección [8]. Una vez superada la curva a derechas, frena y usa la técnica del ángulo de giro opuesto mientras te dejas llevar, para atacar la curva a izquierdas. Cuando pases por debajo del rótulo negro de "Gran Turismo", cambia al lado derecho de la pista para abordar la sección [9]. Frena a la altura de la señal de "Michelin" y luego usa el ángulo de giro opuesto para tomar la curva mientras te dejas llevar. Mantente primero en el lado derecho de la carretera y luego pasa al izquierdo una vez que cruces la línea de meta.

Nivel de dificultad

Sección	Alpes suizos
[1]	**
[2]	****
[3]	****
[4]	*
[5]	****
[6]	***
[7]	*
[8]	*****
[9]	****

Alpes suizos – Inverso

Frena antes de pasar sobre los baches de las secciones [6] y [2]. Si tu coche pierde contacto con el suelo durante demasiado rato, no tendrás tiempo ni espacio para girar en las curvas siguientes.

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

					1						2	3	
Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
Alpes suizos	01:11.513	Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998	1.070	800	7,0	6,0	140	140	6	6	11	20	60
	01:24.532	Subaru Impreza Rally Car Prototype 2001	497	1.230	5,0	4,0	140	140	6	6	9	13	18
	01:27.469	Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car 2003	537	1.230	6,0	5,0	145	145	4	4	6	13	18
	01:30.198	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	422	1.000	5,0	4,0	140	140	6	6	9	13	18
	01:31.846	Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997	288	1.230	5,0	4,0	140	140	6	6	9	13	18
	01:32.296	Ford Focus Rally Car 1999	519	1.230	5,0	4,5	150	150	7	7	-	-	-
	01:33.858	HPA Motorsports Stage II R32 2004	529	1.306	6,3	5,2	80	80	-	-	12	-	-
	01:34.730	Nike One 2022	259	800	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	01:37.083	Lancia Delta HF Integrale Rally Car 1992	300	1.120	5,0	4,0	140	140	6	6	11	13	18



CATHEDRAL ROCKS

Cathedral Rocks Trail II



CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Cathedral Rocks Trail I

Especial (p. 222-223): Rally de Yosemite I (Fácil), Rally de Yosemite I (Normal), Rally de Yosemite I (Difícil)



Cathedral Rocks Trail I – Inverso

Especial (p. 222-223): Rally de Yosemite I (Fácil), Rally de Yosemite I (Normal), Rally de Yosemite I (Difícil)

Cathedral Rocks Trail II

Especial (p. 222-223): Rally de Yosemite II (Fácil), Rally de Yosemite II (Normal), Rally de Yosemite II (Difícil)

Cathedral Rocks Trail II – Inverso

Especial (p. 222-223): Rally de Yosemite II (Fácil), Rally de Yosemite II (Normal), Rally de Yosemite II (Difícil)



Información del circuito

	Cathedral Rocks Trail I	*Cathedral Rocks Trail II*
Longitud de pista	*3,52 km*	*1,93 km*
Desnivel	*35,0 m*	*31,5 m*
Superficie de la pista	*Gravilla, asfalto, madera*	*Gravilla*
Estado de la pista	*Asfalto: superficie nueva; Gravilla: baches, colinas, carriles*	*Baches, colinas, carriles*
Modo inverso	*Sí*	*Sí*
Elemento clave	*Aceleración*	*Aceleración*
Nivel de dificultad	✱✱✱✱	✱✱✱
Categoría de ajustes	*Circuitos de rally*	*Circuitos de rally*
Activar circuito	*Tras 239 días (26 de noviembre)*	*Abierto desde el principio*

Aborda la sección [1] por la izquierda. Al llegar a la pequeña curva a izquierdas, comienza a frenar y gira para recorrer el trayecto hasta el puente desde el lado derecho. Al llegar al puente, gira a la izquierda para pasar a su izquierda de forma muy ajustada. Toma la curva pequeña de la sección [2] mientras te dejas llevar hacia el lado derecho de la pista. A la altura de la cartelera de "Pirelli", deja de pisar el acelerador, usa la técnica del ángulo de giro opuesto y déjate llevar cerca del lado izquierdo de la carretera para entrar en el asfalto. En la sección [3], deja que la inercia te lleve al lado derecho de la pista antes de pasarte a la izquierda para tomar la curva de [4]. Pégate a su interior y vuelve a acelerar lo antes posible sin salirte demasiado al exterior. En la sección [5], comienza a la derecha y luego gira al interior para tomar la curva de [6] subido al bordillo. En la sección [7], quédate en el centro de la carretera. Da un frenazo corto a la altura de la señal amarilla, gira a la derecha una vez dejado atrás el bordillo y entra en la sección [8] por el lado izquierdo. Como hay un desnivel al principio, puede que tengas que dejar de acelerar un instante o incluso frenar para evitar salir volando o, peor aún, chocar contra el terraplén. Mantente en el centro de la pista y gira al interior para tomar la pequeña curva a izquierdas mientras te desplazas al lado derecho de la pista. Deja que la inercia te lleve al lado derecho para abordar la primera curva de la sección [9]. Frena al llegar a las señales de "Firestone" y luego toma la curva pegado a su interior mientras te desplazas. Una vez pasado el vértice, frena y gira a la izquierda para tomar la siguiente curva. Deja de acelerar un instante y gira para colocarte en línea recta con respecto a la horquilla de la sección [10]. Al llegar al final de la valla de madera de la derecha, frena y toma la curva mientras te dejas llevar. Tras esto, deja de acelerar un instante, gira a la derecha y usa la técnica del ángulo de giro opuesto para tomar la curva siguiente mientras te dejas llevar por la inercia. Mantente inicialmente a la derecha y luego pasa al lado izquierdo de la sección [11], y ataca la curva pegándote al interior. Atraviesa la larga curva a derechas de la sección [12] de forma similar y mantente en el lado derecho. En la sección [13], gira de forma que puedas tomar la curva pegado al interior mientras te dejas llevar. Tienes que mantenerte a la derecha durante la siguiente curva a derechas y luego pasar al lado izquierdo para llegar a la línea de meta.

Cathedral Rocks Trail I – Inverso

Frena antes de los desniveles de la sección [8] para no terminar en la zona arenosa de la sección [7].

Cathedral Rocks Trail II

Ataca la sección [8A] por el lado izquierdo. Frena tras pasar la línea de meta y gira al interior para tomar la curva cerrada a izquierdas pegado al interior mientras te dejas llevar. Sigue a la derecha hasta llegar al desnivel. Después, mantente en el centro de la carretera y gira para entrar en la pequeña curva a izquierdas, de forma que puedas tomarla desplazándote hasta el lado izquierdo. Las secciones entre [9] y [13] son idénticas a las del circuito Trail I.

Nivel de dificultad

Sección	Cathedral Rocks Trail I	Cathedral Rocks Trail I – Inverso	Cathedral Rocks Trail II	Cathedral Rocks Trail II – Inverso
[1]	*****	****	-	-
[2]	***	****	-	-
[3]	*	*	-	-
[4]	**	**	-	-
[5]	*	*	-	-
[6]	**	**	-	-
[7]	***	**	-	-
[8]	**	**	-	-
[8A]	-	-	****	****
[9]	*****	*****	*****	*****
[10]	*****	****	*****	****
[11]	***	**	***	**
[12]	**	**	**	**
[13]	***	***	***	***

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	1 Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	2 Conf. autom.	3 Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
Cathedral Rocks Trail I	01:22.064	Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998	1.070	800	7,0	6,0	140	140	6	6	11	20	60
	01:36.654	Subaru Impreza Rally Car Prototype 2001	497	1.230	5,0	4,0	140	140	6	6	9	13	18
	01:37.905	Lancia Delta S4 Rally Car 1985	552	890	7,8	6,0	140	140	6	6	9	13	18
	01:39.334	Peugeot 205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car 1986	565	910	7,5	6,0	147	147	6	6	9	13	18
	01:41.512	Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997	288	1.230	5,0	4,0	140	140	6	6	8	13	18
	01:42.707	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	01:44.911	Mitsubishi 3000GT VR-4 Turbo (J) 1998	873	1.394	8,8	4,8	95	96	5	5	15	30	30
	01:47.071	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	526	1.000	5,0	4,0	100	100	6	6	12	13	18
	01:56.730	Ford RS200 1984	296	1.180	10,0	12,0	158	158	5	5	9	-	-
Cathedral Rocks Trail II	00:53.875	Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998	1.070	800	7,0	6,0	140	140	6	6	11	20	60
	00:57.754	Lancia Delta S4 Rally Car 1985	552	890	6,0	7,0	95	95	6	6	8	13	18
	00:58.806	Peugeot 205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car 1986	565	910	7,5	6,0	147	147	6	6	9	13	18
	00:58.962	Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car 2003	537	1.230	6,0	5,0	140	140	6	6	9	13	18
	01:00.995	Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997	288	1.230	5,0	4,0	140	140	6	6	9	13	18
	01:01.106	Subaru Impreza Rally Car Prototype 2001	497	1.230	5,0	4,0	140	140	6	6	9	13	18
	01:05.276	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	526	1.000	5,0	4,0	100	100	6	6	15	13	18
	01:08.242	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	01:09.739	Ford RS200 1984	296	1.144	10,0	12,0	158	158	5	5	11	30	30

CHAMONIX

CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Chamonix

Especial (p. 222-223): Rally de Chamonix (Fácil), Rally de Chamonix (Normal), Rally de Chamonix (Difícil)

Carnés (p. 53, 59): AI-12, E-14

Chamonix – Inverso

Especial (p. 222-223): Rally de Chamonix (Fácil), Rally de Chamonix (Normal), Rally de Chamonix (Difícil)



Información del circuito

Chamonix	
Longitud de pista	*3,22 km*
Desnivel	*60,0 m*
Superficie de la pista	*Asfalto, nieve, hielo*
Estado de la pista	*Asfalto: superficie nueva. Hielo, nieve: superficie inestable con baches*
Modo inverso	*Sí*
Elemento clave	*Aceleración*
Nivel de dificultad	★★★★★
Categoría de ajustes	*Circuitos de rally*
Activar circuito	*Tras 309 días (4 de febrero)*



CONSEJOS Y TRUCOS

Como tu coche va equipado con neumáticos especiales para hielo y nieve, su manejo será muy distinto sobre asfalto, algo que lleva un poco de tiempo dominar. Al principio, deberías procurar conducir sobre nieve todo lo que puedas e intentar no pasar sobre el asfalto. Por tanto, mantente a la izquierda de la pista en la sección [1]. Frena en la sección [2] a la altura de la señal de "Magneti Marelli", gira y toma la curva a derechas que está a la derecha de la pista. En la siguiente curva a izquierdas, frena a la altura del anuncio de perímetro de "Motul", gira hacia el interior y conduce sobre la parte izquierda nevada de la pista. En la sección [3], pásate al lado derecho anterior a la curva a derechas, y vuelve a cambiar de lado antes de la curva a izquierdas. Tras esto, pasa al centro de la pista. Sigue así en el túnel de la sección [4] y al salir de él, gira a la izquierda y dirígete a la curva a derechas. En la sección [5], frena antes de la curva a izquierdas, gira a la izquierda y deja que la inercia te lleve al extremo derecho del puente. Al final del puente comienza a frenar, gira a la izquierda y quédate en el centro de la pista. Toma la curva de [6] dejándote llevar. (En las superficies de hielo, nieve o tierra, a menudo tendrás que girar el volante en posición contraria ("ángulo de giro opuesto") mientras aceleras o frenas para controlar la dirección del coche, ya que te dejarás llevar en las curvas. Esta técnica propia de los rallys es relativamente fácil de realizar, pero muy complicada de dominar.)

En la sección [7], vuelve al centro de la pista y quédate ahí. Comienza a frenar para la curva de [8] a la altura del primer poste de la izquierda; gira y toma la curva de forma ajustada por el interior. En la sección [9], vuelve al centro de la pista. Antes de la curva a derechas, frena al llegar a la penúltima planta de la derecha, gira y pégate a la derecha de la carretera. Gira inmediatamente para tomar la curva a izquierdas, pegado al quitamiedos. En la sección [10], comienza a frenar tras pasar el primer poste de la derecha; luego vuelve a la derecha y toma la curva dejándote llevar. Tras esto, mantente a la izquierda, frena en la sección [11] a la altura del último grupo de espectadores, gira hacia el interior y déjate llevar en la curva. Mantente a la derecha. Comienza a frenar en la sección [12] cuando llegues al rótulo de "elf" que está sobre la pared de roca, gira y toma la curva a izquierdas pegado al interior. Comienza a frenar para la curva de [13] inmediatamente después de pasar las plantas y déjate llevar por la curva. Deja que la inercia te lleve a la izquierda y comienza a frenar antes de la curva de [14] poco antes de la última sombra sobre la carretera; toma la curva dejándote llevar. Aborda la curva de [15] por la derecha. Comienza a girar al comienzo del quitamiedos y toma la curva pegado al interior. Comienza a frenar antes de la sección [16] poco antes de que termine la sombra de la pista. Tras esto, ponte en el centro de la pista y aborda el resto de la sección dejándote llevar. Frena para tomar la curva de [17] desde el centro de la pista. Cuando llegues a la última planta, gira y toma la curva con cuidado, dejando aproximadamente un coche de distancia entre tu vehículo y el borde de la carretera. Comienza a frenar para tomar la curva de [18] cuando comience la valla del lado izquierdo; gira y pégate al interior de la curva. Por último, conduce sobre el asfalto para llegar a la recta final.

Nivel de dificultad

Sección	Chamonix	Chamonix – Inverso
[1]	**	**
[2]	****	****
[3]	****	****
[4]	***	****
[5]	*****	*****
[6]	****	***
[7]	***	****
[8]	****	****
[9]	***	***
[10]	****	****
[11]	*****	****
[12]	***	***
[13]	****	****
[14]	****	****
[15]	****	****
[16]	****	****
[17]	*****	*****
[18]	****	****

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

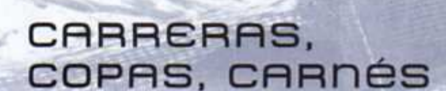
Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
					1						2	3	
Chamonix	01:44.855	Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998	1.070	800	7,0	6,0	140	140	6	6	11	20	60
	01:54.620	Peugeot 205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car 1986	565	910	7,5	6,0	147	147	6	6	9	13	18
	01:58.845	Subaru Impreza Rally Car Prototype 2001	497	1.230	5,0	4,0	140	140	6	6	9	13	18
	01:58.915	Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997	288	1.230	5,0	4,0	140	140	6	6	9	13	18
	01:59.693	Subaru Impreza Rally Car Prototype 2001	497	1.230	5,0	4,0	140	140	6	6	9	13	18
	02:05.671	Ford RS200 1984	287	1.144	10,0	12,0	140	140	5	5	6	25	25
	02:09.692	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	422	1.000	5,0	4,0	140	140	6	6	9	13	18
	02:10.511	Lancia Delta HF Integrale Rally Car 1992	300	1.120	5,5	4,5	140	140	6	6	7	13	18
	02:14.754	Nike One 2022	259	810	-	-	-	-	-	-	-	-	-



GRAND CANYON









Grand Canyon

Especial (p. 222-223): Rally del Gran Cañón (Fácil), Rally del Gran Cañón (Normal), Rally del Gran Cañón (Difícil)

Carnés (p. 35, 41, 47, 58): B-11, A-11, BI-11, E-10



Especial (p. 222-223): Rally del Gran Cañón (Fácil), Rally del Gran Cañón (Normal), Rally del Gran Cañón (Difícil)

Información del circuito

Grand Canyon	
Longitud de pista	3,54 km
Desnivel	58,4 m
Superficie de la pista	Arena
Estado de la pista	Baches, colinas, carriles
Modo inverso	Sí
Elemento clave	Aceleración
Nivel de dificultad	*****
Categoría de ajustes	Circuitos de rally
Activar circuito	Abierto desde el principio





Aborda la curva [1] por el lado derecho, frena a la altura de la primera señal de "Red Line", gira y toma la curva dejándote llevar. En la sección [2], deja de pulsar el acelerador un instante (cuando estés junto a la gran roca del lado izquierdo) y toma la curva dejándote llevar. En la sección [3], frena poco después de dejar atrás los primeros espectadores y, de nuevo, déjate llevar al tomar la curva. En la recta corta, mantente en el lado izquierdo. Comienza a frenar para la curva de la sección [4] cuando llegues a la barrera de cinta blanquiazul y ataca la curva pegado al interior. Al final de ésta, deja de pulsar el acelerador un instante y déjate llevar en la curva de [5]. En la recta corta, mantente a la izquierda y usa el ángulo de giro opuesto para estabilizar el coche durante el largo tramo de [6] en el que tienes que dejarte llevar. Mantente a la derecha durante la recta corta de la sección [7]. Comienza a frenar poco antes de la señal de "Magneti Marelli", gira a la izquierda y entra en la curva por el lado derecho de la pista. Toma las curvas de las secciones [8] y [9] dejándote llevar, pegándote a su interior todo lo que puedas. Aborda el camino lleno de altibajos de la sección [10] por el lado derecho; comienza a frenar al llegar a la valla, gira y toma la curva con un arco amplio. Recorre la sección [11] por el lado derecho de la pista. Comienza a frenar para la combinación izquierda/derecha de la sección [12] a la altura de la última señal de "Magneti Marelli". En la sección [13], quédate en el centro de la pista. Frena con antelación a la curva a derechas cerrada de la sección [14] y tómala dejándote llevar. En la recta larga de [15], pégate a la derecha de la pista, frena poco después del último rótulo de "Michelín" y comienza a dejarte llevar. Ataca las curvas de las secciones entre [16] y [21] dejándote llevar: aborda cada una desde el centro aproximado de la pista, frena brevemente, gira, deja que la parte trasera del coche se deslice hacia afuera y mantén el ángulo de deslizamiento acelerando o decelerando sin alejarte demasiado del interior de la curva. Recorre la sección [22] en línea recta y frena ligeramente antes del desnivel. Comienza a frenar para la curva de [23] antes de la señal de "Bosch"; gira y toma la curva por el centro de la pista. En la sección [24], pégate al interior de la curva mientras la tomas. En la sección [25], mantente en el lado derecho de la pista y acelera al entrar en la recta de [26]. Por último, toma la curva final por el extremo izquierdo y deja que la inercia te lleve a la derecha.

Grand Canyon – Inverso

Deberías frenar antes en la sección [15] para evitar saltar hacia las vallas de la sección [14].

Nivel de dificultad

Sección	Grand Canyon	Grand Canyon – Inverso
[1]	***	****
[2]	***	***
[3]	***	***
[4]	***	***
[5]	***	***
[6]	****	****
[7]	***	***
[8]	****	****
[9]	***	****
[10]	****	****
[11]	**	**
[12]	***	***
[13]	***	****
[14]	****	*****
[15]	*	***
[16]	***	***
[17]	***	***
[18]	***	****
[19]	****	****
[20]	****	****
[21]	***	****
[22]	**	**
[23]	***	****
[24]	****	*****
[25]	***	***
[26]	*	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

					1						2	3	
Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
Grand Canyon	02:00.791	Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998	1.070	800	7,0	6,0	140	140	6	6	11	20	20
	02:15.049	Ford RS200 Rally Car 1985	560	980	6,5	7,0	125	140	6	6	9	13	18
	02:17.712	Subaru Impreza Rally Car Prototype 2001	497	1.230	5,0	4,0	140	140	6	6	9	13	18
	02:18.585	Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997	288	1.230	5,0	4,0	140	140	6	6	9	13	18
	02:19.879	Nissan Nismo Skyline GT-R R-tune (R34) 1999	808	1.294	8,8	11,0	110	110	5	5	7	-	-
	02:23.841	Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car 2003	537	1.230	6,0	5,0	140	140	6	6	9	13	18
	02:25.734	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	526	1.000	5,0	4,0	140	140	6	6	14	13	18
	02:25.996	Ford RS200 1984	296	1.144	6,5	7,0	150	150	6	6	9	30	30
	02:34.858	Peugeot 205 Turbo 16 1985	288	1.076	11,6	9,6	123	123	5	5	6	30	30

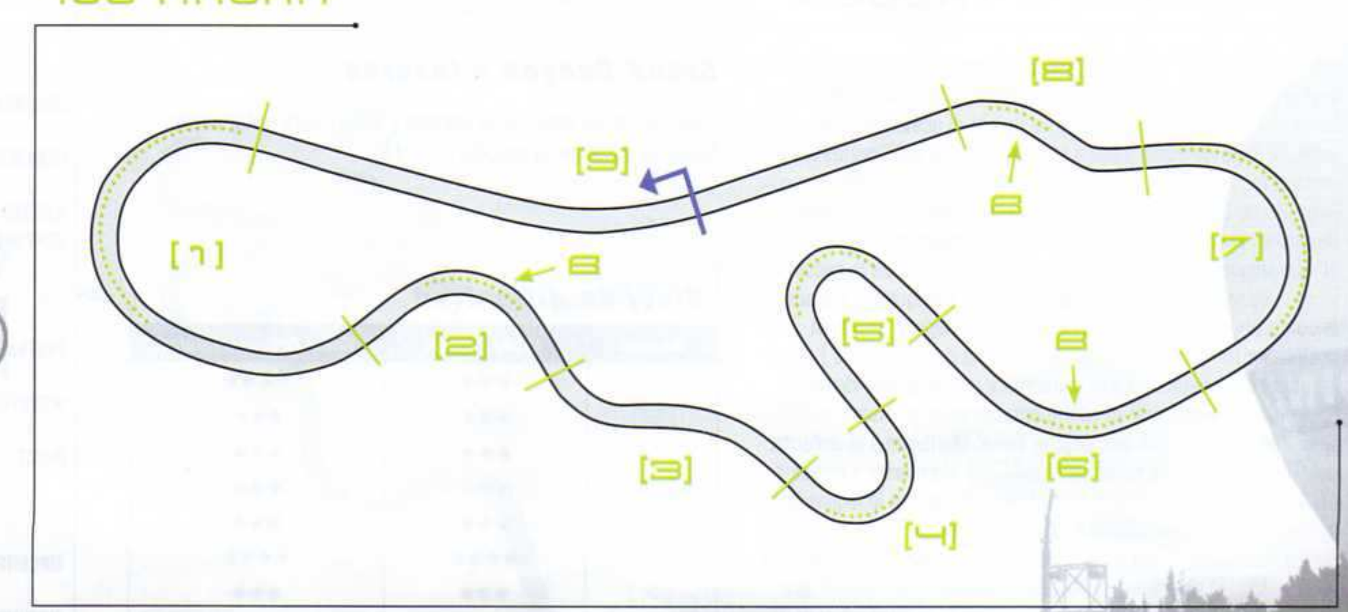
COMENZANDO
CONDUCIR
AJUSTES Y COMPONENTES
CIRCUITOS
PRUEBAS
MODO FOTOGRAFÍA
ÍNDICE

CIRCUITOS DEL MUNDO
CIRCUITOS ORIGINALES
CIRCUITOS URBANOS
TIERRA Y NIEVE
DRIVING PARK
POTENCIA Y VELOCIDAD

ALPES SUIZOS
CATHEDRAL ROCKS
CHAMONIX
GRAND CANYON
ICE ARENA
TAHITI MAZE

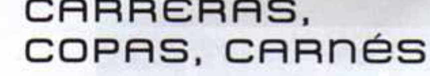


ICE ARENA









CARRERAS, COPAS, CARNÉS



Ice Arena

Especial (p. 222-223): Carrera Whistler Ice (Fácil), Carrera Whistler Ice (Normal), Carrera Whistler Ice (Difícil)

Carnés (p. 47, 56): BI-12, E-6

Ice Arena – Inverso

Especial (p. 222-223): Carrera Whistler Ice (Fácil), Carrera Whistler Ice (Normal), Carrera Whistler Ice (Difícil)

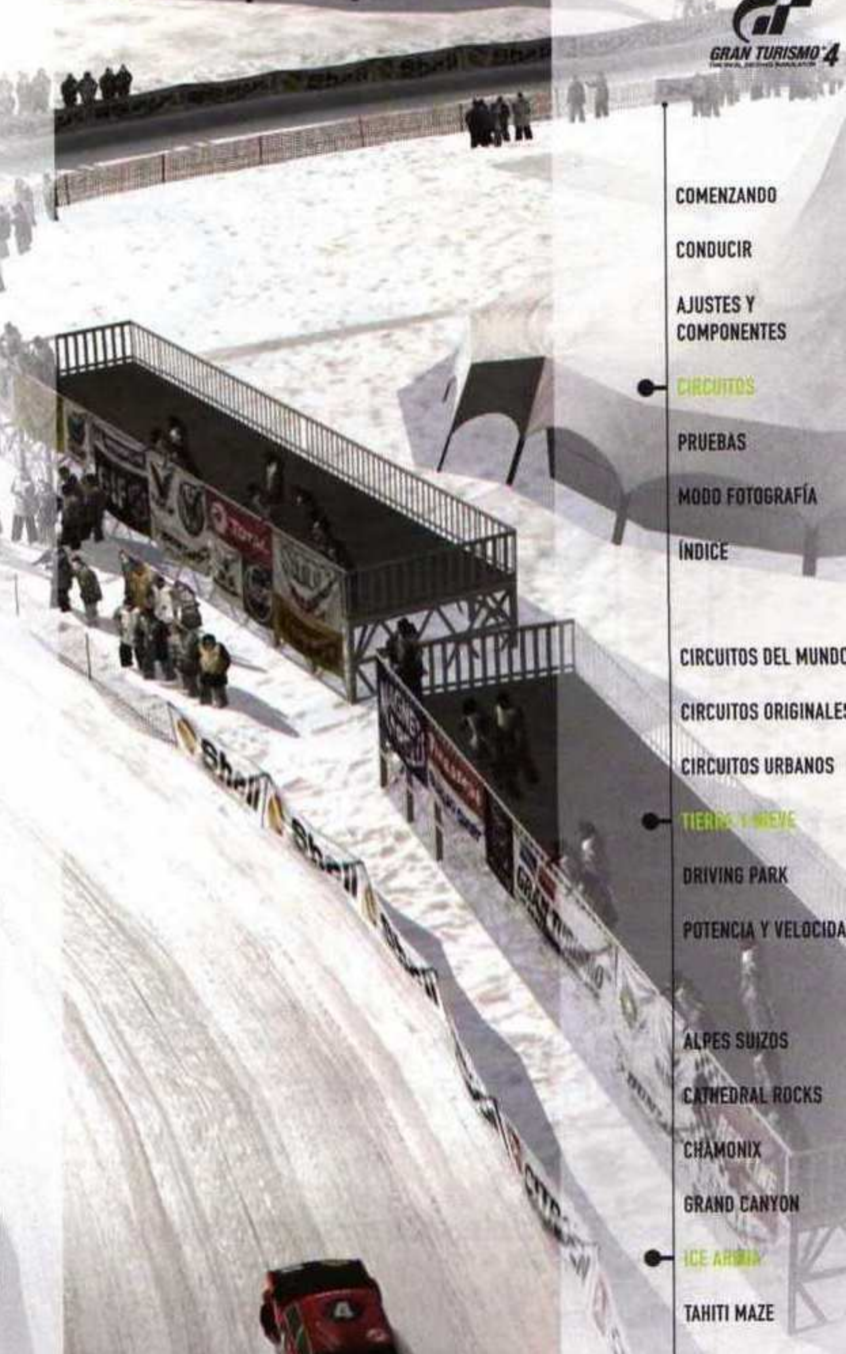


Información del circuito

Ice Arena	
Longitud de pista	1,04 km
Desnivel	0,0 m
Superficie de la pista	Nieve
Estado de la pista	Superficie plana
Modo inverso	Sí
Elemento clave	Aceleración
Nivel de dificultad	✱✱✱✱
Categoría de ajustes	Circuitos de rally
Activar circuito	Tras 155 días (3 de septiembre)

CONSEJOS Y TRUCOS

Ataca la primera curva de [1] por el lado izquierdo de la pista. Da un frenazo corto a la altura de la señal de "Michelín" y luego usa la técnica del ángulo de giro opuesto para tomarla mientras te dejas llevar. Al llegar a la señal de "Subaru" de la sección [2], pulsa el freno y usa el ángulo de giro opuesto para atravesar la siguiente curva mientras te dejas llevar. Aborda la sección [3] girando el volante con mucho cuidado y procurando que el coche se mantenga en el centro de la carretera. Ataca la curva [4] por el lado izquierdo y tómala mientras te dejas llevar hacia el interior. En el largo tramo recto de la sección [5], quédate en el centro de la pista y frena para tomar la curva a derechas una vez pasado el único tramo con barrera que está sobre el terraplén a la derecha. De nuevo tienes que pegarte al interior de la curva. Después, toma la curva a izquierdas de la sección [6] por el centro de la pista. Al llegar al poste del altavoz de la izquierda, frena para tomar la curva de [7]. Déjate llevar por la inercia y usa la técnica del ángulo de giro opuesto para tomarla de la forma más limpia posible. Ataca la combinación de curvas de la sección [8] por el lado izquierdo. Gira a la altura del comienzo de la valla izquierda para tomar la curva. Deja de acelerar un instante tras la primera curva y gira en dirección contraria. En la sección [9], mantente en el lado izquierdo hasta cruzar la línea de meta.



Nivel de dificultad

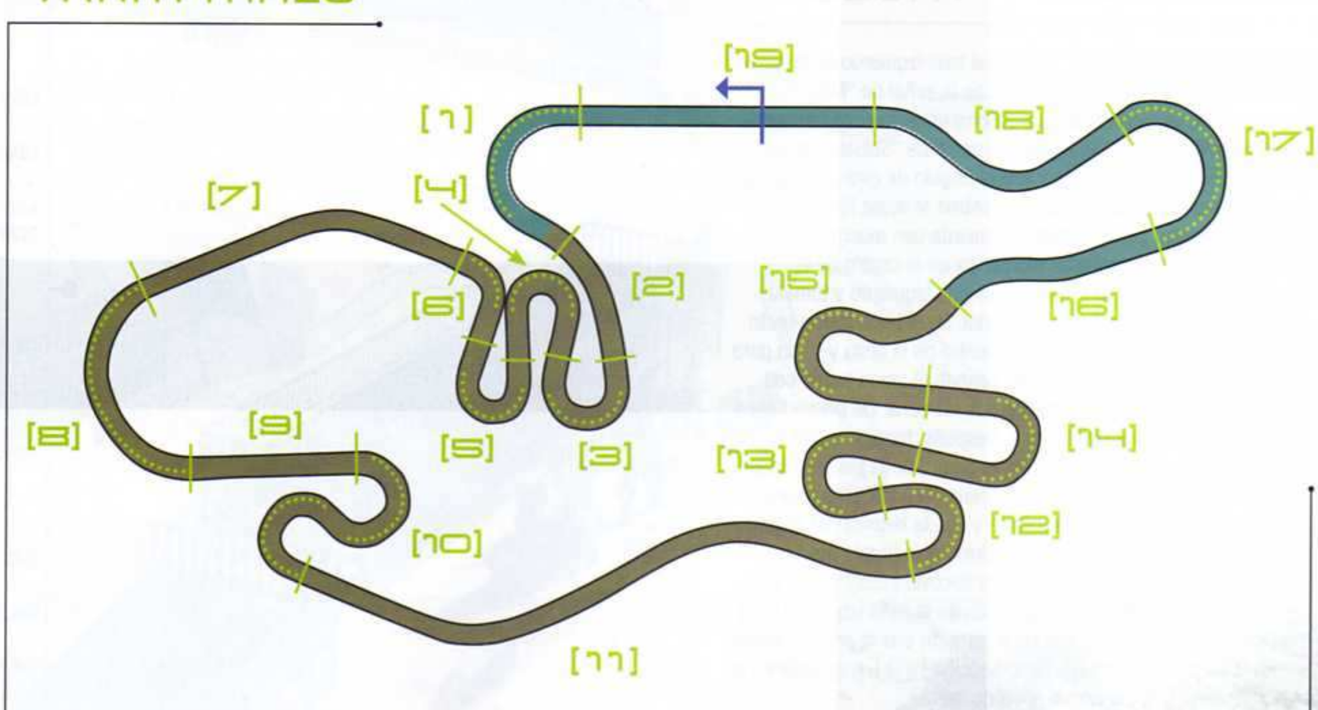
Sección	Ice Arena
[1]	***
[2]	***
[3]	***
[4]	****
[5]	***
[6]	**
[7]	***
[8]	***
[9]	*

Récords online de la Liga Gran Turismo 4

Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros) 1	Ind. Muelles (Traseros) 1	Altura coche (Delanteros) 1	Altura coche (Traseros) 1	Estabilizador (Delanteros) 1	Estabilizador (Traseros) 1	Conf. autom. 2	Adherencia (Delanteros) 3	Adherencia (Traseros) 3
Ice Arena	00:39.669	Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998	1.070	800	7,0	6,0	140	140	6	6	11	20	60
	00:41.753	Lancia Delta S4 Rally Car 1985	552	890	7,8	6,0	140	140	6	6	9	13	18
	00:42.205	Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997	288	1.230	5,0	4,0	140	140	6	6	5	13	18
	00:42.365	Subaru Impreza Rally Car Prototype 2001	497	1.230	5,0	4,0	140	140	6	6	9	13	18
	00:43.964	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	526	1.000	5,0	4,0	140	140	6	6	12	13	18
	00:45.055	Ford RS200 1984	296	1.144	5,0	6,0	130	130	1	1	11	30	30
	00:45.793	HPA Motorsports Stage II R32 2004	529	1.306	6,3	5,2	80	80	-	-	12	-	-
	00:49.118	Peugeot 205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car 1986	565	910	7,5	6,0	147	147	6	6	9	13	18
	00:51.763	Lancia Delta HF Integrale Rally Car 1992	300	1.120	5,0	4,0	160	160	6	6	11	13	18



TAHITI MAZE





CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Tahiti Maze



Especial (p. 222-223): Tour de Tahití (Fácil), Tour de Tahití (Normal), Tour de Tahití (Difícil)

Carnés (p. 42): A-12

Tahiti Maze – Inverso

Especial (p. 222-223): Tour de Tahití (Fácil), Tour de Tahití (Normal), Tour de Tahití (Difícil)



Información del circuito

Tahiti Maze	
Longitud de pista	*3,60 km*
Desnivel	*55,3 m*
Superficie de la pista	*Asfalto, gravilla*
Estado de la pista	*Asfalto: superficie nueva; Gravilla: baches, colinas, carriles*
Modo inverso	*Sí*
Elemento clave	*Aceleración*
Nivel de dificultad	★★★★★
Categoría de ajustes	*Circuitos de rally*
Activar circuito	*Tras 197 días (15 de octubre)*







CONSEJOS Y TRUCOS

Aborda la curva de [1] desde el centro de la pista. A la altura del último anuncio de perímetro del lado izquierdo, comienza a frenar, gira y toma la curva sobre el pavimento. Deja el lado izquierdo de la pista poco antes de la primera señal de "Magneti Marelli", dirígete a la curva a derechas y abórdala con una trayectoria recta. Debido al cambio de superficie de la pista, te irás hacia el lado izquierdo de la carretera de la sección [2]. Comienza a frenar para tomar la curva de [3] al llegar a la gran sombra sobre la pista; haz lo mismo con la curva de [4] y tómala dejándote llevar. Tras esto, sigue a la izquierda, frena a la altura del árbol solitario de la izquierda, gira y déjate llevar por la curva de [5]. En la sección [6], comienza poniéndote a la derecha, frena en el último tercio de la sombra, gira a la izquierda y toma la curva por el interior. En la sección [7], quédate en el lado izquierdo de la pista si puedes; frena antes del primer rótulo de "Polyphony Digital", gira y toma la curva de [8] dejándote llevar. En la recta de [9], mantente en el centro de la carretera; frena poco después de la última señal de "Ford" y gira para tomar la primera curva de la sección [10]. Al llegar al primer rótulo de "Polyphony Digital", comienza a frenar para la siguiente curva y tómala dejándote llevar. Comienza la extensa sección cuesta arriba de [11], quedándote en el centro de la pista antes de pasar al interior para tomar la curva a derechas. Frena bajo la última señal de "RalliArt", gira antes de la señal de "Polyphony" y déjate llevar en la curva de [12]. Comienza a frenar en [13] al llegar al último árbol del lado izquierdo; gira y déjate llevar en la curva. En la recta anterior a la curva de [14], mantente en el centro de la pista, frena tras la última señal de "Mobil" y toma la curva dejándote llevar. Tras esto, mantente a la izquierda; frena poco después de la palmera de la derecha y deslízate por la curva [15]. En la siguiente curva a izquierdas, conduce sobre la hierba y gira para tomar la curva a derechas de la sección [16]. Mantente en el lado izquierdo durante esta sección. Como estás conduciendo sobre asfalto, no olvides que la dirección no será tan sensible como sobre tierra: será mucho más difícil provocar el sobreviraje en las curvas. Frena a la altura de la última señal de "Land Rover" y pégate lo más posible al interior de la curva [17]. Deja que la inercia te lleve al exterior de la pista, y -de nuevo-, recorre el interior de la curva a derechas de la sección [18]. En la curva a izquierdas previa a la recta final, mantente lo más a la izquierda que puedas. Si te subes al pavimento, podrás estabilizar el coche. Deja que la inercia lo lleve a la derecha al comenzar la sección [19] y luego pásate al centro de la pista al finalizar la recta.

Nivel de dificultad

Sección	Tahiti Maze	Tahiti Maze – Inverso
[1]	***	***
[2]	*	*
[3]	****	****
[4]	****	****
[5]	****	****
[6]	***	***
[7]	**	**
[8]	***	***
[9]	*	*
[10]	*****	*****
[11]	*	*
[12]	***	***
[13]	***	***
[14]	***	***
[15]	****	****
[16]	**	***
[17]	***	***
[18]	***	****
[19]	*	*

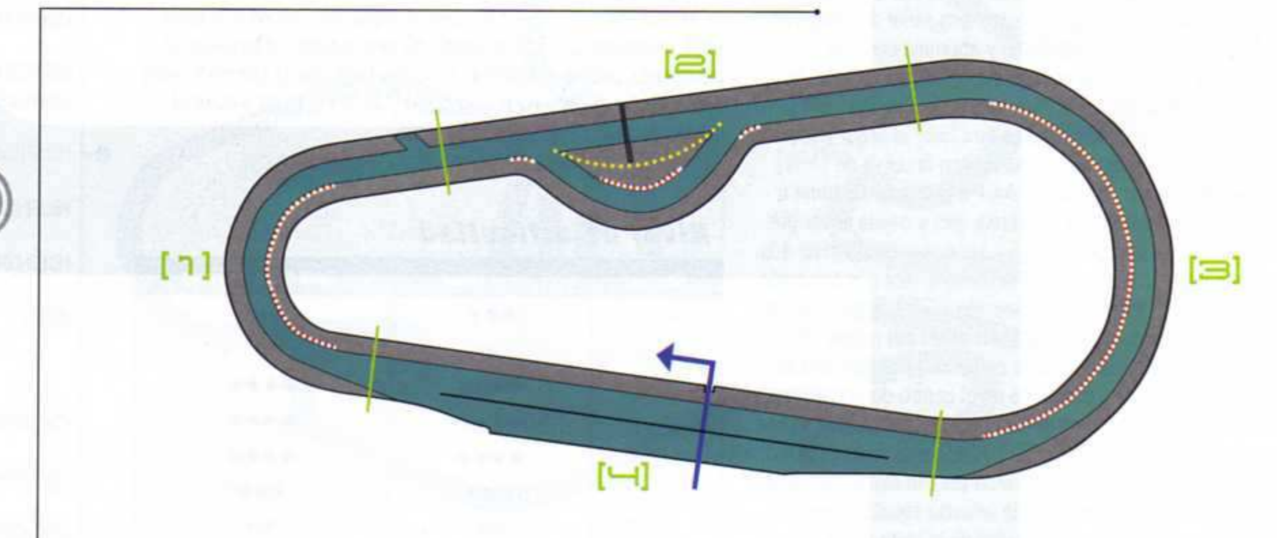
Récords online de la Liga Gran Turismo 4

					1						2	3	
Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
Tahiti Maze	01:37.513	Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998	1.070	800	7,0	6,0	140	140	6	6	11	20	60
	01:48.704	Lancia Delta S4 Rally Car 1985	552	890	7,8	6,0	140	140	6	6	9	13	18
	01:52.419	Ford RS200 Rally Car 1985	560	980	6,5	7,0	125	140	6	6	9	13	18
	01:55.233	Subaru Impreza Sedan WRX STi Spec C (GD, Type-II) 2004	496	1.164	7,0	7,0	90	90	4	4	13	30	30
	01:57.071	Nissan Nismo Skyline GT-R R-tune (R34) 1999	808	1.294	8,8	11,0	110	110	5	5	12	-	-
	02:00.776	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	526	1.000	5,0	4,0	140	140	6	6	12	13	18
	02:02.656	Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997	288	1.230	5,0	4,0	140	140	6	6	9	13	18
	02:12.076	Ford RS200 1984	296	1.144	10,0	12,0	158	158	5	5	11	30	30
	02:28.541	Lancia Delta HF Integrale Rally Car 1992	300	1.120	5,0	4,0	140	140	6	6	11	13	18



DRIVING PARK

CIRCUITO PARA PRINCIPIANTES







CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Principiante (p. 217): Sunday Cup, MR Challenge, Lightweight K-Car Cup

Extreme (p. 219): Dream Car Championship

CONSEJOS Y TRUCOS

Toma la curva [1] desde el exterior de la pista y frena a la altura de la salida de la recta de boxes. Frena en seco y ataca la curva por el interior, con el acelerador a medio gas. Toma la chicane de la sección [2] por el lado izquierdo de la pista. Mientras tomas la curva, traza una trayectoria que incluya los tres bordillos. Ataca la curva [3] por el interior; descubrirás que subirte al bordillo durante gran parte de la curva puede ser de gran utilidad. Acelera progresivamente justo antes de que aparezca la recta de boxes para así alcanzar la máxima velocidad en la corta recta final de la sección [4].



Circuito para principiantes - Modo inverso

En el modo inverso no puedes tomar las curvas y la chicane a la misma velocidad que en el sentido normal.

Nivel de dificultad

Sección	Circuito para principiantes
[1]	**
[2]	***
[3]	**
[4]	*



Información del circuito

Circuito para principiantes	
Longitud de pista	0,77 km
Desnivel	1,1 m
Superficie de la pista	Asfalto
Estado de la pista	Pavimento nuevo
Modo inverso	Sí
Elemento clave	Aceleración
Nivel de dificultad	*
Categoría de ajustes	Circuitos simples
Activar circuito	Abierto desde el principio



Récords online de la Liga Gran Turismo 4

Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros)	Ind. Muelles (Traseros)	Altura coche (Delanteros)	Altura coche (Traseros)	Estabilizador (Delanteros)	Estabilizador (Traseros)	Conf. autom.	Adherencia (Delanteros)	Adherencia (Traseros)
					1						2	3	
Circuito para principiantes	00:15.727	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1.106	900	12,0	13,5	50	80	6	6	23	63	88
	00:16.658	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1.084	495	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105
	00:16.887	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	89	89	5	5	12	-	-
	00:17.195	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1.038	9,0	11,0	65	65	1	1	7	70	85
	00:17.227	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1.080	15,8	13,8	65	65	6	6	7	50	70
	00:17.491	Audi R8 Race Car 2001	1.058	900	13,8	14,8	80	80	6	6	23	63	88
	00:17.925	ASL Garaiya 2002	293	728	7,7	9,2	73	73	7	7	8	30	30
	00:18.973	Mazda RX-7 LM Race Car 2001	508	1.080	15,4	15,0	90	90	6	6	6	38	53
	00:20.101	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7,0	9,4	76	76	3	6	5	28	35

CIRCUITO DE GINCANA

CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Carnés (p. 33, 40, 46, 52, 57): Paréntesis

CONSEJOS Y TRUCOS

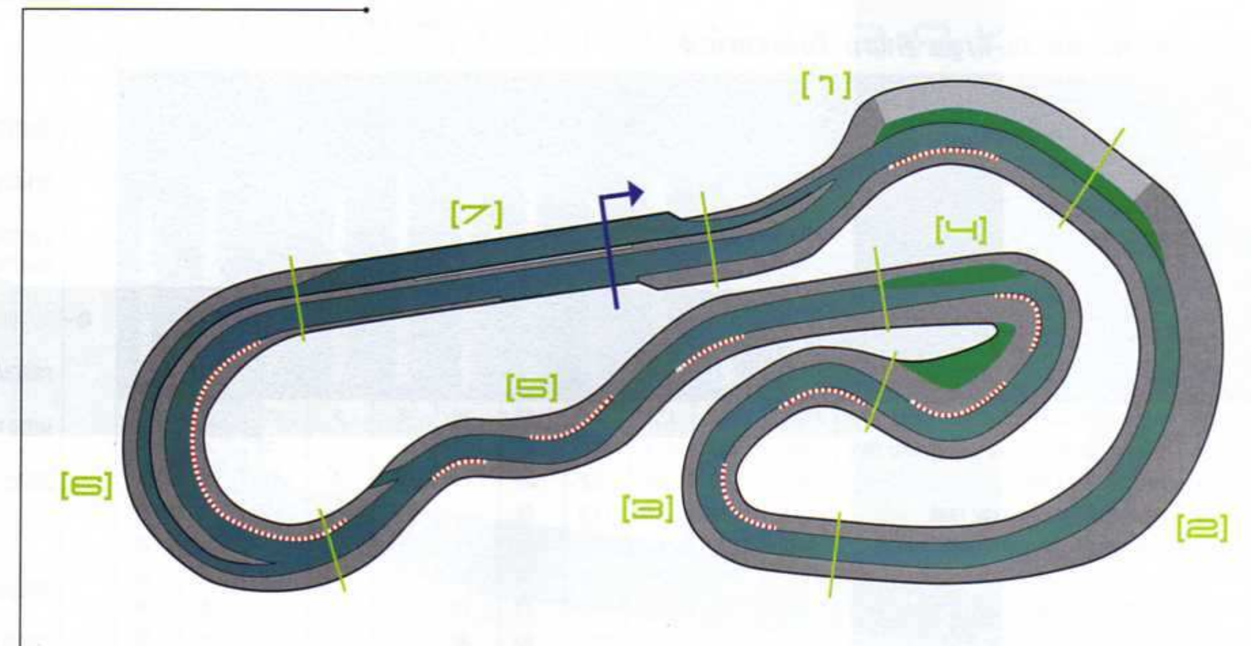
Hay dos áreas de prácticas marcadas con conos para poner a prueba tus habilidades en el slalom: una recta y dos circulares.

Información del circuito

Circuito de Gincana	
Longitud de pista	0,0 km
Desnivel	0,0 m
Superficie de la pista	Asfalto
Estado de la pista	Pavimento nuevo
Modo inverso	No
Elemento clave	Aceleración
Nivel de dificultad	✱✱
Categoría de ajustes	N/D
Activar circuito	Abierto desde el principio



MOTORLAND





CARRERAS, COPAS, CARNÉS



Normal

Principiante (p. 217): Lightweight K-Car Cup

Coches británicos (p. 227): MG: Festival MG

Coches japoneses (p. 229-230): Daihatsu: Carrera Copen, Suzuki: Copa Suzuki K-Car



Inverso

Principiante (p. 217): FR Challenge

Extreme (p. 219): Polyphony Digital Cup

Japón (p. 226): Clásicos japoneses de los 70

Coches franceses (p. 228): Peugeot: Copa 206

Coches japoneses (p. 229): Daihatsu: Carrera Midget II, Honda: Encuentro de Type R



Información del circuito

Motorland	
Longitud de pista	*1,34 km*
Desnivel	*8,3 m*
Superficie de la pista	*Asfalto*
Estado de la pista	*Pavimento nuevo*
Modo inverso	*Sí*
Elemento clave	*Aceleración*
Nivel de dificultad	**
Categoría de ajustes	*Circuitos retorcidos*
Activar circuito	*Abierto desde el principio*









Toma la sección [1] por la derecha. Cuando estés a la altura de la línea de meta, gira para recorrer las dos siguientes curvas sencillas en una misma línea recta. Durante la segunda curva, suelta el acelerador y quédate en el lado derecho de la carretera. Ataca la curva larga de 180° de la sección [2] manteniendo el volante en una posición fija (sin hacer reajustes continuos) y una velocidad constante. Deja que la inercia te lleve al lado izquierdo de la pista, y luego, cuando estés a la altura de la última señal de GT4, frena para tomar las dos curvas siguientes de la sección [3]. Ponte en el extremo derecho para atacar las curvas de la sección [4]; intenta tomarlas como si fuesen una única curva continua. Si dejas de acelerar a mitad del pequeño tramo recto y luego giras hacia el interior, seguirás de forma natural la trayectoria correcta para la siguiente curva. Atraviesa las curvas de la sección [5] a una velocidad razonable. Intenta seguir una trayectoria constante y evita los movimientos de volante innecesarios. Si quieres, puedes subirte al bordillo, pero procura no pasar sobre la hierba; el coche perderá tracción y te hará perder una valiosa cantidad de tiempo y velocidad. Frena de nuevo y toma la curva [6] desde la izquierda, con una posición fija del volante y con una velocidad constante pero moderada. Procura acelerar cuando salgas de la curva para ganar velocidad de cara a la recta final de la sección [7].

Motorland – Inverso

El modo inverso de este circuito no presenta ninguna sorpresa. Si has memorizado la versión normal, no tendrás problemas a la hora de ajustar tu estrategia de carrera al recorrido inverso de esta pista.

Nivel de dificultad

Sección	Motorland
[1]	**
[2]	**
[3]	***
[4]	****
[5]	**
[6]	**
[7]	*



Récords online de la Liga Gran Turismo 4

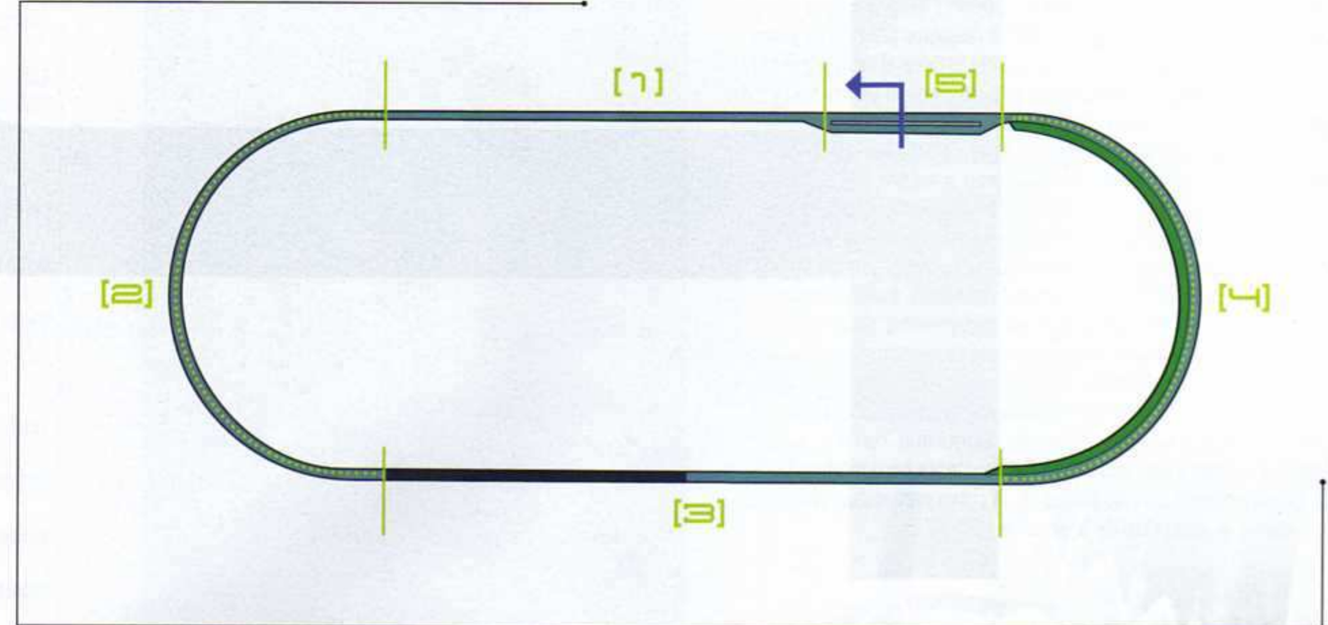
Circuito	Marca de tiempo	Coche	Potencia (CV)	Peso (kg)	Ind. Muelles (Delanteros) 1	Ind. Muelles (Traseros) 1	Altura coche (Delanteros) 1	Altura coche (Traseros) 1	Estabilizador (Delanteros) 1	Estabilizador (Traseros) 1	Conf. autom. 2	Adherencia (Delanteros) 3	Adherencia (Traseros) 3
Motorland	00:29.929	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	10,0	10,0	45	45	-	-	10	75	105
	00:31.955	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	926	1.080	15,8	14,3	65	65	6	6	10	40	60
	00:32.390	Nissan Fairlady Z Concept LM Race Car 2002	901	1.120	14,0	13,0	100	100	6	6	14	38	53
	00:33.904	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1.120	13,5	13,5	80	80	6	6	4	38	53
	00:34.295	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1.000	15,4	13,8	65	65	6	6	4	38	53
	00:35.885	Toyota WoodOne Tom's Supra (JGTC) 2003	502	1.100	15,8	13,8	50	50	5	5	2	50	70
	00:37.972	Mercedes-Benz 190 E 2.5 - 16 Evolution II 1991	287	1.139	12,0	11,0	84	84	4	4	10	8	11
	00:38.880	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	00:48.718	Toyota Supra 2.5GT Twin Turbo R 1990	277	1.520	15,4	7,8	124	124	4	4	12	-	-



POTENCIA Y VELOCIDAD

CIRCUITO DE PRUEBA







CARRERAS, COPAS, CARNÉS

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars, Dream Car Championship, Like The Wind

Misiones de conducción (p. 252, 253): 21: Batalla al rebufo, 22: Batalla al rebufo , 23: Batalla al rebufo, 24: Batalla al rebufo

Carnés (p. 29, 30, 32): B-1, B-2, B-6, B-7

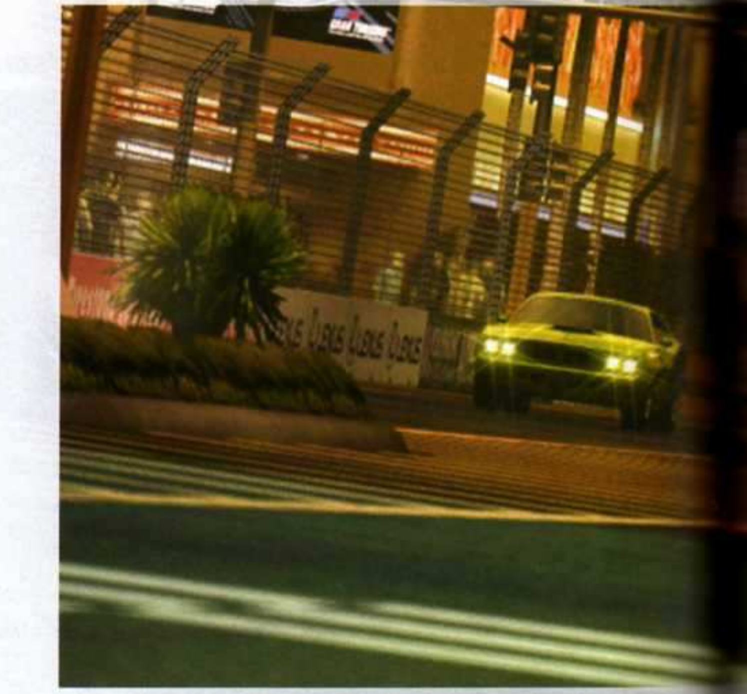


Información del circuito

Circuito de prueba	
Longitud de pista	10,34 km
Desnivel	1,7 m
Superficie de la pista	Asfalto
Estado de la pista	Pavimento nuevo
Modo inverso	No
Elemento clave	Velocidad máxima
Nivel de dificultad	*
Categoría de ajustes	Circuitos simples
Activar circuito	Abierto desde el principio

CONSEJOS Y TRUCOS

Sigue una línea recta durante las secciones entre [1] y [3]. Evita los movimientos innecesarios del volante: te harán perder velocidad y cada fracción de segundo es vital en este circuito. Elige uno de los carriles bajos para las curvas [2] y [4], ya que en ellos no tendrás que corregir tanto tu dirección: será suficiente con hacer pequeños ajustes para seguir una trayectoria perfecta y mantener una velocidad alta. Evita los carriles altos, porquete obligarán a corregir tu dirección constantemente, y puede que roces los bordes de la pista, con resultados catastróficos. No subestimes la entrada en la recta de boxes de la sección [5], porque las marcas de la carretera pueden ser un poco confusas. Si te desorientas y das un giro brusco, rozarás la pared interior; o peor aún, te estrellarás de frente contra la barrera que hay entre la recta de boxes y la carretera.



Nivel de dificultad

Sección	Circuito de prueba
[1]	*
[2]	**
[3]	*
[4]	**
[5]	**



LAS VEGAS (PARA DRAGSTERS)

[1]

Información del circuito

Las Vegas (para dragsters)	
Longitud de pista	0,40 km
Desnivel	0,0 m
Superficie de la pista	Asfalto
Estado de la pista	Pavimento nuevo
Modo inverso	No
Elemento clave	Aceleración
Nivel de dificultad	*
Categoría de ajustes	N/D
Activar circuito	Abierto desde el principio

CONSEJOS Y TRUCOS

Puedes usar este circuito [1] para hacer carreras con coches trucados o para probar nuevos ajustes o equipamientos; por ejemplo, si quieres calibrar el impacto de un turbo nuevo en la aceleración o probar ajustes de las marchas.

Nivel de dificultad

Sección	Las Vegas (para dragsters)
[1]	*



PRUEBAS



CAPÍTULO 5

El modo Gran Turismo es un mundo de juego amplio, sin un final determinado y, al menos al comienzo, puede resultar un tanto desmoralizador. Con tantas opciones a mano, muchos jugadores primerizos se sentirán desorientados, y con razón. Hay pruebas de carnés, misiones de conducción, docenas de tiendas, cientos de carreras y campeonatos, un número de coches casi imposible de calcular e incluso dos modos de juegos dedicados a la fotografía virtual. Por lo que es lógico preguntarse: "¿Por dónde empiezo?". Lo primero es tener claro qué pretendes lograr en Gran Turismo 4. ¿Quieres conseguir tus coches favoritos y enfrentarte con ellos a tus amigos? ¿Participar en todas las carreras? ¿O estás empeñado no solo en participar, sino en ganar todas las carreras, conducir todos los coches y desbloquear absolutamente todo lo que el juego puede ofrecerte? Si te decantas por la última opción, tendrás que dedicarle semanas (o más bien meses) al juego.

El objetivo de este capítulo es ayudarte a alcanzar tus metas, sean cuales sean. No hay una forma "correcta" o "incorrecta" de jugar en el modo Gran Turismo: la forma de abordarlo es una cuestión totalmente personal. Si quieres desbloquear el coche X, participar en una competición especialmente lucrativa o comprarte un "muscle car" a precio de ganga, aquí descubrirás cómo hacerlo. Y más, mucho más.



VAMOS AL GRANO

No importa lo que andes buscando en el modo Gran Turismo: está en este capítulo. ¿Quieres conseguir todos los coches? Encontrarás los 730 vehículos disponibles del juego a partir de la página 181 en tablas que, naturalmente, te informarán sobre dónde y cuándo podrás adquirirlos.

¿Pretendes conseguir un nivel de "Juego completado" del 100%? Encontrarás un resumen completo de todas las carreras de la página 216 en adelante, incluyendo información sobre las limitaciones de participación de cada prueba, las carreras, los rivales y los premios que puedes ganar. Si eres un fanático del apartado fotográfico de Gran Turismo 4, hallarás todo lo que quieras saber a partir de la página 262. Pero recuerda que para crear una fotografía impresionante, necesitarás un coche igualmente imponente. Usa las listas que comienzan en la página 198 para conocer los vehículos más raros, elegantes y caros.



Sean cuales sean tus objetivos, ganar créditos y comprar (o ganar) vehículos de potencia apropiada es un reto al que se debe enfrentar todo jugador de Gran Turismo 4. Hemos incluido información sobre los coches con valores de reventa más altos y los torneos que ofrecen mejores premios. También hemos descubierto un truco extremadamente útil que puede ayudarte a ganar un millón de créditos en una hora: suficiente para poner a tu alcance los supercoches más exclusivos. Pasa a la página 235 para saber más sobre esta empresa sumamente rentable.

CONSEGUIR TODOS LOS COCHES



Aunque no lo creas, tu garaje de Gran Turismo 4 puede dar cabida a 730 coches. En las siguientes tablas se incluyen todos los vehículos por orden alfabético.

LOS COCHES

[1] **Fabricante:** el fabricante del vehículo.

[2] **Nombre:** nombre exacto del modelo de vehículo.

[3] **Año:** año de fabricación del coche.

[4] **País:** país de origen del coche; la mejor forma de localizar un vehículo en el mapa del mundo.



[5] **Tren de potencia:** la primera letra indica la posición del motor (f: delantero, m: medio, r: trasero), la segunda el eje trasero (f: delantero, r: trasero), con la excepción obvia de los vehículos 4WD de tracción a las 4 ruedas. Generalizando, podemos afirmar que los coches de una categoría específica se comportan de forma similar en un circuito. Tienes más información sobre los distintos tipos de trenes de potencia en el capítulo Conducir: pasa a las páginas 38, 39, 40 y 51.

[6] **Motor:** te indica cuántos cilindros tiene el motor, cómo están dispuestos o cómo funcionan. Por ejemplo, un motor L4 tiene 4 cilindros dispuestos en línea. En un V8, los ocho cilindros están organizados formando una "V". Además, hay motores "boxer", (como los de los coches fabricados por RUF y Subaru; también en el viejo "Beetle" o escarabajo) y el poco frecuente motor "giratorio", utilizado principalmente por Mazda.



[7] **Aspiración:** indica si puedes mejorar tu motor con un ajuste de aspiración natural, un turbo o un sobrealimentador.

[8] **Potencia:** la potencia máxima del motor en CV antes de hacerle ninguna modificación o ajuste. La potencia de los coches usados suele ser de un 90% con respecto al valor original. Los CV también pueden verse reducidos en coches nuevos tras un uso prolongado. Descubrirás más sobre los ajustes y los cambios de aceite a partir de la página 60.

En el juego, los CV suelen aparecer junto a un valor de RPM. Esto se debe a que el motor sólo puede alcanzar su potencia máxima a las revoluciones por minuto especificadas (si bien las RPM son irrelevantes como valor comparativo). Si quieres más información sobre cómo se distribuye la potencia, abre el menú Configuración de tu coche: entra en Casa (mapa del mundo) y pulsa el botón START. Una vez dentro de la pantalla de configuración, vuelve a pulsar START para que se muestre una vista ampliada de la curva gráfica del motor (en la esquina superior derecha aparece una versión pequeña de este gráfico). Aquí puedes ver la relación entre los niveles de potencia y par de torsión y las RPM.



[9] **Peso:** el peso de un vehículo determinado se indica en kilogramos (kg). Al haber carreras con restricciones de peso, úsalo para saber si un coche reúne los requisitos necesarios.

[10] **Relación potencia/peso:** usar la potencia pura (medida en CV) para comparar un coche con otro puede llevarte a extraer conclusiones erróneas, ya que dicho valor no toma en consideración el peso de los vehículos. El peso es un factor mucho más importante de lo que parece, y si no piensa en esto: los vehículos pesados (HGV) cuentan con motores muy potentes pero, ¿no es muy frecuente que, en una autopista, los camiones se queden atrás? La relación potencia/peso (kg/CV) puede ayudarte a comparar vehículos distintos de forma más precisa. Este valor indica cuánto peso en kg tiene que mover el motor por cada unidad de CV. Cuanto más bajo sea este valor, mejor.

[11] **Longitud:** la longitud del vehículo se mide en milímetros (mm). Para participar en algunas carreras se exige que tu coche no rebase una longitud determinada. Este valor te permite comprobar inmediatamente si tu coche puede tomar parte en una carrera específica.

[12] **Coches nuevos:** ¿puedes comprar un coche recién salido de fábrica? ¿Cuántos créditos necesitas pagar a cambio de sus llaves? La especificación Nuevo o Histórico te indica en qué apartado lo encontrarás dentro de la pantalla de su fabricante.

En ocasiones, un coche aparecerá en el muestrario pero no estará a la venta. Dichos vehículos sólo están disponibles como premios o pueden encontrarse en los tres concesionarios de coches de segunda mano del mapa del mundo.

[13] **Coches de segunda mano:** ¿puedes comprar el coche en uno de los tres concesionarios de coches de segunda mano? Teniendo en cuenta que los precios de la mayoría de coches usados suelen variar durante el ciclo de 100 semanas en que cambia la selección ofrecida, ¿cuánto puedes llegar a pagar por un modelo concreto? ¿Con qué frecuencia está disponible el coche X? Para más información sobre la disponibilidad de los coches usados, consulta la sección "Coches de segunda mano" de la página 198.

[14] **Coches de premio:** te indica si un coche es el premio ofrecido en una carrera, una prueba de carné o por alcanzar un porcentaje de "Juego completado", y cómo conseguirlo. Encontrarás información sobre cada competición, sus restricciones para participar y el número de carreras y de circuitos utilizados en ella a partir de la página 216. La mayoría de coches de premio no pueden comprarse: sólo están disponibles como recompensas por algún logro específico.

	[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]	[10]	[11]	[12]	[12]	[13]	[13]	[14]	[14]
	Fabricante	Nombre	Año	País	Tren de potencia	Motor	Aspiración (*)	Potencia (CV)	Peso (kg)	Relación potencia/peso (kg/CV)	Longitud (mm)	Disponibilidad en tiendas	Precio (Cr.)	Frecuencia en tiendas de segunda mano (**)	Gama de precios segunda mano (Cr.)	Coches de premio	Precio máximo de reventa (Cr.) (***)
[A]	AC Cars	427 S/C	1966	GB	FR	V8	NA	485	1.311	2,703	3.962	Histórico	423.200	-	-	-	-
	Acura	CL 3.2 Type-S	2001	JP	FF	V6	NA	264	1.592	6,030	4.875	-	-	Normal	20.916 - 27.352	-	-
	Acura	CL 3.2 Type-S	2003	JP	FF	V6	NA	264	1.563	5,920	4.875	Nuevo	32.420	-	-	-	-
	Acura	Integra Type-R	2001	JP	FF	L4	NA	200	1.197	5,985	4.379	-	-	Normal	16.860 - 19.455	-	-
	Acura	NSX	1991	JP	MR	V6	NA	271	1.365	5,037	4.405	-	-	Normal	28.010 - 40.015	-	-
	Acura	NSX	2004	JP	MR	V6	NA	294	1.430	4,864	4.425	Nuevo	94.440	-	-	-	-
	Acura	NSX Coupe	1997	JP	MR	V6	NA	294	1.392	4,735	4.425	-	-	Normal	31.195 - 57.934	-	-
	Acura	RSX Type-S	2004	JP	FF	L4	NA	203	1.255	6,182	4.374	Nuevo	24.740	-	-	-	-
	Alfa Romeo	147 2.0 Twinspark	2002	IT	FF	L4	NA	150	1.280	8,533	4.170	Nuevo	30.590	-	-	-	-
	Alfa Romeo	147 GTA	2002	IT	FF	V6	NA	250	1.360	5,440	4.213	Nuevo	48.040	-	-	-	-
	Alfa Romeo	155 2.5 V6 TI	1993	IT	4WD	V6	NA	420	1.010	2,405	4.576	Histórico	No venta	-	-	Festa Italiana (Europa)	265.624
	Alfa Romeo	156 2.5 V6 24V	1998	IT	FF	V6	NA	193	1.320	6,839	4.430	-	-	Normal	20.115 - 26.149	-	-
	Alfa Romeo	166 2.5 V6 24V Sportronic	1998	IT	FF	V6	NA	193	1.520	7,876	4.720	-	-	Normal	29.355 - 49.903	-	-
	Alfa Romeo	Giulia Sprint GTA 1600	1965	IT	FR	L4	NA	115	745	6,478	4.080	Histórico	No venta	-	-	Alfa Romeo: Copa GTA (Coches italianos)	24.014
	Alfa Romeo	Giulia Sprint Speciale	1963	IT	FR	L4	NA	112	950	8,482	4.120	Histórico	No venta	-	-	¡1.000 millas ! (Europa)	13.183
	Alfa Romeo	GT 3.2 V6 24V	2004	IT	FF	V6	NA	240	1.347	5,613	4.489	Nuevo	39.010	-	-	-	-
	Alfa Romeo	GTV 3.0 V6 24V	2001	IT	FF	V6	NA	220	1.415	6,432	4.285	Nuevo	49.060	-	-	-	-
	Alfa Romeo	Spider 1600 Duetto	1966	IT	FR	L4	NA	110	960	8,727	4.250	Histórico	35.300	-	-	-	-
	Alfa Romeo	Spider 3.0i V6 24V	2001	IT	FF	V6	NA	218	1.450	6,651	4.290	Nuevo	51.190	-	-	-	-
	Alpine	A110 1600S	1973	FR	RR	L4	NA	140	715	5,107	3.850	Histórico	No venta	-	-	Alpine: Copa Renault Alpine (Coches franceses)	12.792
	Alpine	A310 1600VE	1973	FR	RR	L4	NA	125	930	7,440	4.180	Histórico	No venta	-	-	Rally George V (Fácil) (Especial)	7.012
	Amuse	CarbonR (R34)	2004	JP	FR	L6	Turbo	520	1.123	2,160	4.730	Nuevo	250.000	-	-	-	-
	Amuse	S2000 GT1	2004	JP	FR	L4	Turbo	400	1.180	2,950	4.226	Nuevo	250.000	-	-	-	-
	Amuse	S2000 R1	2004	JP	FR	L4	NA	263	1.120	4,259	4.154	Nuevo	150.000	-	-	-	-
	Amuse	S2000 Street Version	2004	JP	FR	L4	NA	255	1.230	4,824	4.154	Nuevo	50.000	-	-	-	-
	ASL	Arta Garaiya (JGTC)	2003	JP	MR	L4	Turbo	300	1.125	3,750	4.573	Nuevo	500.000	-	-	-	-
	ASL	Garaiya	2002	JP	MR	L4	NA	204	800	3,922	3.775	Nuevo	65.000	-	-	-	-
	Aston Martin	DB7 Vantage Coupe	2000	GB	FR	V12	NA	426	1.775	4,167	4.692	Nuevo	194.260	-	-	-	-
	Aston Martin	DB9 Coupe	2003	GB	FR	V12	NA	456	1.710	3,750	4.710	Nuevo	164.470	-	-	Aston Martin: Festival Aston Martin (coches británicos)	34.949
	Aston Martin	V8 Vantage	1999	GB	FR	V8	Sobr.	567	1.970	3,474	4.745	-	-	Raro	224.000 - 291.199	-	-
	Aston Martin	Vanquish	2004	GB	FR	V12	NA	466	1.835	3,938	4.665	Nuevo	238.750	-	-	-	-

*Sobr. = Sobrealimentador, **No venta = No está a la venta, ***No revender = No se puede revender

COMENZANDO
CONDUCIR
AJUSTES Y COMPONENTES
CIRCUITOS
PRUEBAS
MODO FOTOGRAFÍA
ÍNDICE
VAMOS AL GRANO
CONSEGUIR TODOS LOS COCHES
GANAR TODAS LAS PRUEBAS
AVANZANDO
MISIONES DE CONDUCCIÓN
LOS COCHES
COCHES DE SEGUNDA MANO
COLECCIÓN DE COCHES

Fabricante	Nombre	Año	País	Tren de potencia	Motor	Aspiración (*)	Potencia (CV)	Peso (kg)	Relación potencia/peso (kg/CV)	Longitud (mm)	Disponibilidad en tiendas	Precio (Cr.)	Frecuencia en tiendas de segunda mano (**)	Gama de precios segunda mano (Cr.)	Coches de premio	Precio máximo de reventa (Cr.) (***)
[A] Audi	A2 1.4	2002	DE	FF	L4	NA	75	920	12,267	3.826	Nuevo	22.400	-	-	-	-
Audi	A3 3.2 Quattro	2003	DE	4WD	V6	NA	250	1.495	5,980	4.203	Nuevo	42.490	-	-	-	-
Audi	A4 Touring Car	2004	DE	FR	V8	NA	460	1.080	2,348	4.800	Nuevo	450.000	-	-	-	-
Audi	Abt TT-R Touring Car	2002	DE	FR	V8	NA	470	1.080	2,298	4.600	Nuevo	550.000	-	-	-	-
Audi	Auto Union V16 Type C Streamline	1937	DE	MR	V16	NA	520	1.000	1,923	5.800	Histórico	500.000	-	-	Grand Valley 300 km (Resistencia)	106.249
Audi	Le Mans Quattro	2003	DE	4WD	V10	Turbo	610	1.530	2,508	4.370	Nuevo	No venta	-	-	Audi: Tourist Trophy (Coches alemanes)	No revender
Audi	Nuvolari Quattro	2003	DE	4WD	V10	Turbo	608	1.550	2,549	4.800	Nuevo	No venta	-	-	Juego completado: 25%	No revender
Audi	Pikes Peak Quattro	2003	DE	4WD	V8	Turbo	507	1.900	3,748	-	Nuevo	No venta	-	-	Audi: Copa A3 (Coches alemanes)	No revender
Audi	Quattro	1982	DE	4WD	L5	Turbo	203	1.290	6,355	4.404	Histórico	90.360	-	-	-	-
Audi	R8 Race Car	2001	DE	MR	V8	Turbo	608	900	1,480	4.650	Histórico	4.500.000	-	-	Circuit de la Sarthe I 24 h (Resistencia)	956.249
Audi	RS 4	2001	DE	4WD	V6	Turbo	385	1.620	4,208	4.525	Nuevo	41.380	-	-	-	-
Audi	RS 6	2002	DE	4WD	V8	Turbo	450	1.840	4,089	4.858	Nuevo	117.060	-	-	-	-
Audi	RS 6 Avant	2002	DE	4WD	V8	Turbo	450	1.880	4,178	4.852	Nuevo	117.060	-	-	-	-
Audi	S3	2002	DE	4WD	L4	Turbo	224	1.420	6,339	4.159	Nuevo	41.070	-	-	-	-
Audi	S4	1998	DE	4WD	V6	Turbo	265	1.510	5,698	4.483	-	-	Normal	35.610 - 46.292	-	-
Audi	S4	2003	DE	4WD	V8	NA	344	1.660	4,826	4.575	Nuevo	55.430	-	-	-	-
Audi	TT Coupe 1.8T Quattro	2000	DE	4WD	L4	Turbo	225	1.395	6,200	4.041	Nuevo	47.700	Raro	23.850 - 35.775	-	-
Audi	TT Coupe 3.2 Quattro	2003	DE	4WD	V6	NA	250	1.520	6,080	4.041	Nuevo	57.740	-	-	-	-
Autobianchi	A112 Abarth	1979	IT	FF	L4	NA	71	700	9,859	3.228	Histórico	No venta	-	-	Sunday Cup (Principiante)	8.378
[B] Bentley	Speed 8 Race Car	2003	GB	MR	V8	Turbo	632	900	1,424	4.645	Histórico	No venta	-	-	Circuit de la Sarthe II 24 h (Resistencia)	1.189.999
Blitz	ER34 D1 spec 2004 (D1GP)	2004	JP	FR	L6	Turbo	450	1.180	2,622	4.600	Nuevo	200.000	-	-	-	-
BMW	120d	2004	DE	FR	L4	Turbo	163	1.415	8,681	4.227	Nuevo	33.020	-	-	-	-
BMW	120i	2004	DE	FR	L4	NA	150	1.335	8,900	4.227	Nuevo	31.940	-	-	-	-
BMW	2002 Turbo	1973	DE	FR	L4	Turbo	172	1.080	6,279	4.220	Histórico	No venta	-	-	BMW: Trofeo Serie 1 (Coches alemanes)	-
BMW	320i Touring Car	2003	DE	FR	L6	NA	260	1.140	4,385	4.490	Nuevo	450.000	-	-	-	-
BMW	330i	2005	DE	FR	L6	NA	258	1.525	5,911	4.520	Nuevo	48.040	-	-	-	-
BMW	M Coupe	1998	DE	FR	L6	NA	321	1.465	4,564	4.025	-	-	Raro	39.450 - 67.064	-	-
BMW	M3	2004	DE	FR	L6	NA	343	1.570	4,577	4.492	Nuevo	74.560	-	-	-	-
BMW	M3 CSL	2003	DE	FR	L6	NA	360	1.385	3,847	4.492	Nuevo	113.610	-	-	-	-
BMW	M3 GTR	2003	DE	FR	V8	NA	380	1.350	3,553	4.617	Nuevo	No venta	-	-	BMW: Club "M" (Coches alemanes)	72.466
BMW	M3 GTR Race Car	2001	DE	FR	V8	NA	450	1.120	2,489	4.613	Nuevo	No venta		-	Schwarzwald Liga A (Europa)	212.499
BMW	M5	2005	DE	FR	V10	NA	507	1.715	3,383	4.855	Nuevo	116.650	-	-	-	-
BMW	McLaren F1 GTR Race Car	1997	DE	MR	V12	NA	612	950	1,552	4.924	Nuevo	No venta	-	-	Gran Turismo All Stars (Extreme)	743.749
BMW	V12 LMR Race Car	1999	DE	MR	V12	NA	580	900	1,552	4.650	Histórico	4.500.000	-	-	-	-
BMW	Z4	2003	DE	FR	L6	NA	231	1.365	5,909	4.091	Nuevo	75.610	-	-	-	-
Buick	GNX	1987	US	FR	V6	Turbo	280	1.600	5,714	5.095	Histórico	31.080	-	-	-	-
Buick	Special	1962	US	FR	V8	NA	564	1.364	2,418	4.724	Histórico	58.000	-	-	-	-
[C] Cadillac	Cien	2002	US	MR	V12	NA	760	1.450	1,908	4.457	Histórico	No venta	-	-	Rally de Umbria (Fácil) (Especial)	No revender
Callaway	C12	2003	US	FR	V8	NA	439	1.480	3,371	4.852	Nuevo	175.880	-	-	-	-
Caterham	Seven Fire Blade	2002	GB	FR	L4	NA	140	369	2,636	3.100	Nuevo	60.000	-	-	-	-
Chaparral	2D Race Car	1967	US	MR	V8	NA	426	771	1,810	4.013	Histórico	1.100.000	-	-	Nürburgring resistencia 4h (Resistencia)	233.749
Chaparral	2J Race Car	1970	US	MR	V8	NA	689	821	1,192	3.683	Histórico	1.200.000	-	-	-	-
Chevrolet	Camaro IROC-Z Concept	1988	US	FR	V8	NA	233	1.468	6,300	4.877	Histórico	No venta	-	-	Chevrolet: Encuentro Camaro (Coches americanos)	No revender
Chevrolet	Camaro LM Race Car	2001	US	FR	V8	NA	601	1.160	1,930	4.915	-	-	-	-	Stars and Stripes (América)	212.499
Chevrolet	Camaro SS	1969	US	FR	V8	NA	304	1.401	4,609	4.724	Histórico	60.000	-	-	-	-
Chevrolet	Camaro SS	2000	US	FR	V8	NA	324	1.560	4,815	4.910	Nuevo	22.150	-	-	-	-
Chevrolet	Camaro Z28 302	1969	US	FR	V8	NA	294	1.415	4,813	4.724	Histórico	65.000	-	-	-	-
Chevrolet	Camaro Z28 Coupe	1997	US	FR	V8	NA	289	1.561	5,401	4.907	-	-	Raro	8.438 - 15.671	-	-
Chevrolet	Chevelle SS 454	1970	US	FR	V8	NA	456	1.762	3,864	5.029	Histórico	No venta	-	-	Competición de "muscle cars" (América)	14.874
Chevrolet	Corvette C5R (C5)	2000	US	FR	V8	NA	629	1.139	1,811	4.643	Histórico	1.000.000	-	-	-	-

*Sobr. = Sobrealimentador, **No venta = No está a la venta, ***No revender = No se puede revender



Fabricante	Nombre	Año	País	Tren de potencia	Motor	Aspiración (*)	Potencia (CV)	Peso (kg)	Relación potencia/peso (kg/CV)	Longitud (mm)	Disponibilidad en tiendas	Precio (Cr.)	Frecuencia en tiendas de segunda mano (**)	Gama de precios segunda mano (Cr.)	Coches de premio	Precio máximo de reventa (Cr.) (***)
[C] Chevrolet	Corvette Convertible (C1)	1954	US	FR	L6	NA	152	1.309	8,612	4.249	Histórico	No venta	-	-	Campeonato general americano (América)	21.249
Chevrolet	Corvette Coupe (C2)	1963	US	FR	V8	NA	253	1.370	5,415	4.448	Histórico	84.890	-	-	-	
Chevrolet	Corvette Grand Sport (C4)	1996	US	FR	V8	NA	335	1.496	4,466	4.534	-	-	Raro	16.064 - 22.950	-	-
Chevrolet	Corvette Stingray L46 350 (C3)	1969	US	FR	V8	NA	355	1.490	4,197	4.636	Histórico	71.500	-	-	-	-
Chevrolet	Corvette Z06 (C2) Race Car	1963	US	FR	V8	NA	608	1.168	1,921	4.453	-	-	-	-	Chevrolet: Festival Corvette (Coches americanos)	106.249
Chevrolet	Corvette Z06 (C5)	2000	US	FR	V8	NA	385	1.409	3,660	4.566	Nuevo	53.570	-	-	-	-
Chevrolet	Corvette ZR-1 (C4)	1990	US	FR	V8	NA	380	1.600	4,211	4.534	Histórico	82.000	-	-	-	-
Chevrolet	Silverado SST Concept	2002	US	FR	V8	NA	487	2.268	4,657	5.702	Nuevo	No venta	-	-	Pickup Truck Race (Principiante)	No revender
Chevrolet	SSR	2003	US	FR	V8	NA	294	2.248	7,646	4.902	Nuevo	44.560	-	-	-	-
Chrysler	300C	2005	US	FR	V8	NA	345	1.878	5,443	4.999	Nuevo	34.780	-	-	-	-
Chrysler	Crossfire	2004	US	FR	V6	NA	218	1.361	6,243	4.059	Nuevo	35.670	-	-	-	-
Chrysler	Prowler	2002	US	FR	V6	NA	253	1.287	5,087	4.199	Nuevo	No venta	-	-	Spider & Roadster (Principiante)	10.078
Chrysler	PT-Cruiser	2000	US	FF	L4	NA	152	1.270	8,355	4.288	Nuevo	16.390	-	-	-	-
Citroen	2CV Type A	1954	FR	FF	L2	NA	12	495	41,250	3.780	Histórico	No venta	-	-	Championnat France entière (Europa)	4.462
Citroen	C3 1.6	2002	FR	FF	L4	NA	110	1.063	9,664	3.850	Nuevo	18.130	-	-	-	-
Citroen	C5 V6 Exclusive	2003	FR	FF	V6	NA	210	1.540	7,333	4.620	Nuevo	42.830	-	-	-	-
Citroen	Xantia 3.0i V6 Exclusive	2000	FR	FF	V6	NA	197	1.496	7,594	4.524	Nuevo	30.370	-	-	-	-
Citroen	Xsara Rally Car	1999	FR	FF	L4	NA	299	960	3,211	4.167	Nuevo	750.000	-	-	-	-
Citroen	Xsara VTR	2003	FR	FF	L4	NA	108	1.180	10,926	4.190	Nuevo	21.850	-	-	-	-
Cizeta	V16T	1994	IT	MR	V16	NA	568	1.640	2,887	4.442	Histórico	No venta	-	-	Supercar Festival (Profesional)	135.290
[D] Daihatsu	Copen Active Top	2002	JP	FF	L4	Turbo	64	830	12,969	3.395	Nuevo	14.980	-	-	-	-
Daihatsu	Copen Detachable Top	2002	JP	FF	L4	Turbo	64	800	12,500	3.395	Nuevo	14.980	-	-	-	-
Daihatsu	Cuore TR-XX Avanzato R (J)	1997	JP	FF	L4	Turbo	64	700	10,938	3.295	-	-	Normal	3.898 - 7.240	-	-
Daihatsu	Midget	1963	JP	MR	L1	NA	12	415	34,583	2.970	Histórico	No venta	-	-	Daihatsu: Carrera Midget II (Coches japoneses)	4.143
Daihatsu	Midget II D-type	1998	JP	FR	L3	NA	34	570	16,765	2.790	-	-	Normal	2.870 - 3.730	-	-
Daihatsu	Move Custom RS Limited	2002	JP	4WD	L3	Turbo	64	920	14,375	3.395	Nuevo	15.720	-	-	-	-
Daihatsu	Move CX	1995	JP	FF	L3	NA	55	740	13,455	3.295	-	-	Normal	3.741 - 5.345	-	-
Daihatsu	Move SR-XX 2WD	1997	JP	FF	L3	Turbo	64	760	11,875	3.295	-	-	Normal	4.056 - 7.533	-	-
Daihatsu	Move SR-XX 4WD	1997	JP	4WD	L3	Turbo	64	810	12,656	3.295	-	-	Normal	4.406 - 10.701	-	-
Daihatsu	Sirion CX 2WD (J)	1998	JP	FF	L3	NA	60	840	14,000	3.660	-	-	Normal	5.190 - 6.746	-	
Daihatsu	Sirion CX 4WD (J)	1998	JP	4WD	L3	NA	60	890	14,833	3.660	-	-	Normal	5.915 - 7.689	-	-
Daihatsu	Sirion X4 (J)	2000	JP	4WD	L4	Turbo	120	840	7,000	3.660	-	-	Normal	6.950 - 10.425	Daihatsu: Carrera Copen (Coches japoneses)	2.953
DMC	DeLorean S2	2004	US	RR	V6	NA	200	1.288	6,440	4.267	Histórico	No venta	-	-	1: Adelantamiento (Misiones de conducción)	9.018
Dodge	Charger 440 R/T	1970	US	FR	V8	NA	380	1.650	4,342	5.283	Histórico	75.500	-	-	-	-
Dodge	Charger Super Bee 426 Hemi	1971	US	FR	V8	NA	431	1.841	4,271	5.232	Histórico	No venta	-	-	Carrera New York 200 millas (Resistencia)	16.999
Dodge	RAM 1500 Laramie Hemi Quad Cab	2004	US	4WD	V8	NA	350	2.390	6,829	5.784	Nuevo	37.930	-	-	-	-
Dodge	SRT4	2003	US	FF	L4	Turbo	215	1.350	6,279	4.463	Nuevo	20.640	-	-	-	-
Dodge	Viper GTS	1999	US	FR	V10	NA	456	1.569	3,441	4.488	Histórico	78.000	-	-	-	-
Dodge	Viper GTS-R Concept	2000	US	FR	V10	NA	505	1.475	2,921	4.902	Nuevo	No venta	-	-	Chrysler: Trofeo Crossfire (Coches americanos)	No revender
Dodge	Viper GTS-R Team Oreca Race Car	2000	US	FR	V10	NA	597	1.150	1,926	4.548	Nuevo	1.000.000	-	-	-	-
Dodge	Viper SRT10	2003	US	FR	V10	NA	507	1.533	3,024	4.459	Nuevo	84.880	-	-	-	-
Dome	Zero	1978	JP	MR	L6	NA	145	920	6,345	3.980	Histórico	No venta	-	-	Carné AI (Oro)	No revender
[E] Eagle	Talon ESi	1997	US	FF	L4	NA	140	1.252	8,943	4.440	Nuevo	15.740	-	-	-	-
Fiat	500F	1965	IT	RR	L2	NA	18	520	28,889	2.970	Histórico	No venta	Raro	7.269	-	-
[F] Fiat	500L	1969	IT	RR	L2	NA	18	530	29,444	2.970	-	-	Raro	6.502	-	-

*Sobr. = Sobrealimentador, **No venta = No está a la venta, ***No revender = No se puede revender



	Fabricante	Nombre	Año	País	Tren de potencia	Motor	Aspiración (*)	Potencia (CV)	Peso (kg)	Relación potencia/peso (kg/CV)	Longitud (mm)	Disponibilidad en tiendas	Precio (Cr.)	Frecuencia en tiendas de segunda mano (**)	Gama de precios segunda mano (Cr.)	Coches de premio	Precio máximo de reventa (Cr.) (***)
[F]	Fiat	500R	1972	IT	RR	L2	NA	19	595	31,316	3.070	-	-	Raro	5.494 - 13.344	-	-
	Fiat	Barchetta Giovane Due	2000	IT	FF	L4	NA	130	1.090	8,385	3.920	Nuevo	24.060	-	-	-	-
	Fiat	Coupe Turbo Plus	2000	IT	FF	L5	Turbo	223	1.310	5,874	4.250	Nuevo	48.110	-	-	-	-
	Fiat	Panda Super i.e.	1990	IT	FF	L4	NA	45	730	16,222	3.405	-	-	Normal	5.109	-	-
	Fiat	Punto HGT Abarth	2000	IT	FF	L4	NA	131	1.100	8,397	3.820	Nuevo	30.030	-	-	-	-
	Ford	Escort Rally Car	1998	US	4WD	L4	Turbo	304	1.230	4,046	4.211	-	-	-	-	Tour de Tahití (Normal) (Especial)	159.374
	Ford	Focus Rally Car	1999	US	4WD	L4	Turbo	304	1.230	4,046	4.152	Nuevo	750.000	-	-	-	-
	Ford	Focus RS	2002	US	FF	L4	Turbo	215	1.050	4,884	4.183	Nuevo	41.410	-	-	-	-
	Ford	Focus ST170	2003	US	FF	L4	NA	173	1.240	7,168	4.170	Nuevo	32.750	-	-	-	-
	Ford	GT	2005	US	MR	V8	Sobr.	558	1.451	2,600	4.643	Nuevo	149.880	-	-	-	-
	Ford	GT (No Stripe)	2005	US	MR	V8	Sobr.	558	1.451	2,600	4.643	-	-	-	-	Premium Sports Lounge (Extreme)	31.849
	Ford	GT Concept	2002	US	MR	V8	Sobr.	507	1.451	2,862	4.613	Nuevo	No venta	-	-	Carrera húmeda de Tsukuba (Difícil) (Especial)	No revender
	Ford	GT LM Race Car	2002	US	MR	V8	Sobr.	615	1.140	1,854	4.613	-	-	-	-	Mundial deportivos Infineon (Resistencia)	212.499
	Ford	GT LM Race Car Spec II	2004	US	MR	V8	Sobr.	615	1.130	1,837	4.613	-	-	-	-	Gran Turismo World Championship (Profesional)	212.499
	Ford	GT40 Race Car	1969	US	MR	-	NA	500	998	1,996	4.293	Histórico	No venta	-	-	Laguna Seca 200 millas (Resistencia)	743.749
	Ford	Ka	2001	US	FF	L4	NA	60	965	16,083	3.620	Nuevo	12.920	-	-	-	
	Ford	Model T Tourer	1915	US	FR	L4	NA	20	635	31,750	3.404	Histórico	No venta	-	-	Carné E (Oro)	No revender
	Ford	Mustang GT	2005	US	FR	V8	NA	300	1.568	5,227	4.765	Nuevo	25.950	-	-	-	-
	Ford	Mustang SVT Cobra R	2000	US	FR	V8	NA	372	1.628	4,376	4.661	-	-	Raro	28.650 - 42.975	-	-
	Ford	RS200	1984	US	4WD	L4	Turbo	250	1.180	4,720	4.000	-	-	-	-	Rally del Gran Cañón (Fácil) (Especial)	15.771
	Ford	RS200 Rally Car	1985	US	4WD	L4	Turbo	426	980	2,300	4.000	Histórico	No venta	-	-	Rally de Capri (Difícil) (Especial)	265.624
	Ford	SVT F-150 Lightning	2003	US	FR	V8	Sobr.	385	2.132	5,538	5.283	Nuevo	35.050	-	-	-	-
	Ford	Taurus SHO	1998	US	FF	V8	NA	238	1.509	6,340	5.039	-	-	Normal	13.755 - 17.881	-	-
	Ford (AUS)	Falcon XR8 Race Car	2000	AU	FR	V8	NA	608	1.350	2,220	4.970	Histórico	450.000	-	-	-	-
	FPV	F6 Typoon	2004	AU	FR	L6	Turbo	367	1.776	4,839	4.954	Nuevo	46.740	-	-	-	-
	FPV	GT	2004	AU	FR	V8	NA	394	1.825	4,632	4.954	Nuevo	48.640	-	-	-	-
[G]	Gillet	Vertigo Race Car	2004	BE	FR	V6	NA	910	780	0,857	3.980	Nuevo	1.000.000	-	-	-	-
	Ginetta	G4	1964	GB	FR	L4	NA	91	454	4,989	3.353	Histórico	No venta	-	-	Leightweight K-Car Cup (Principiante)	10.199
[H]	HKS	Genki Hyper Silvia RS2 (D1GP)	2004	JP	FR	L4	Turbo	460	1.130	2,457	4.445	Nuevo	200.000	-	-	-	-
	Holden	Commodore SS	2004	AU	FR	V8	NA	333	1.658	4,979	4.868	Nuevo	40.430	-	-	-	-
	Holden	Monaro CV8	2004	AU	FR	V8	NA	333	1.658	4,979	4.789	Nuevo	47.960	-	-	-	-
	Hommell	Berlinette R/S Coupe	1999	FR	MR	L4	NA	167	950	5,689	4.120	Nuevo	47.360	-	-	-	-
	Honda	1300 Coupe 9 S	1970	JP	FF	L4	NA	110	900	8,182	4.140	Histórico	12.800	-	-	-	-
	Honda	Accord Coupe (US)	1988	JP	FF	L4	NA	120	1.220	10,167	4.565	-	-	Normal	9.099 - 22.099	-	-
	Honda	Accord Coupe EX V6 (US)	2003	JP	FF	V6	NA	243	1.481	6,095	4.765	Nuevo	27.480	-	-	-	-
	Honda	Accord Euro-R	2000	JP	FF	L4	NA	220	1.330	6,045	4.680	-	-	Raro	12.665 - 21.530	-	-
	Honda	Accord Euro-R	2002	JP	FF	L4	NA	220	1.390	6,318	4.665	Nuevo	25.300	-	-	-	-
	Honda	Arta NSX (JGTC)	2000	JP	MR	V6	NA	480	1.150	2,396	4.430	Nuevo	1.350.000		-	-	-
	Honda	Ballade Sports CR-X 1.5i	1983	JP	FF	L4	NA	110	815	7,409	3.675	-	-	Normal	4.444 - 10.794	-	-
	Honda	Beat	1991	JP	MR	L3	NA	64	760	11,875	3.295	-	-	Normal	4.829 - 11.729	-	-
	Honda	Beat Version F	1992	JP	MR	L3	NA	64	760	11,875	3.295	-	-	Normal	4.857 - 6.940	-	-
	Honda	Beat Version Z	1993	JP	MR	L3	NA	64	760	11,875	3.295	-	-	Normal	5.074 - 12.324	-	-
	Honda	Castrol Mugen NSX (JGTC)	2000	JP	MR	V6	NA	480	1.150	2,396	4.430	Nuevo	1.350.000	-	-	-	-
	Honda	City Turbo II	1983	JP	FF	L4	Turbo	110	735	6,682	3.420	-	-	Normal	4.332 - 10.522	-	-
	Honda	Civic 1500 3door 25i	1983	JP	FF	L4	NA	100	815	8,150	3.810	-	-	Normal	4.161 - 10.106	-	-


*Sobr. = Sobrealimentador, **No venta = No está a la venta, ***No revender = No se puede revender

[H]

Fabricante	Nombre	Año	País	Tren de potencia	Motor	Aspiración (*)	Potencia (CV)	Peso (kg)	Relación potencia/peso (kg/CV)	Longitud (mm)	Disponibilidad en tiendas	Precio (Cr.)	Frecuencia en tiendas de segunda mano (**)	Gama de precios segunda mano (Cr.)	Coches de premio	Precio máximo de reventa (Cr.) (***)
Honda	Civic 1500 3door CX	1979	JP	FF	L4	NA	85	780	9,176	3.870	Histórico	9.750	-	-	-	
Honda	Civic SiR-II (EG)	1991	JP	FF	L4	NA	166	1.040	6,265	4.070	-	-	Normal	5.669 - 8.100	-	-
Honda	Civic SiR-II (EG)	1992	JP	FF	L4	NA	167	1.040	6,228	4.070	-	-	Normal	5.669 - 13.769	-	-
Honda	Civic SiR-II (EG)	1993	JP	FF	L4	NA	167	1.040	6,228	4.070	-	-	Normal	5.732 - 13.922	-	-
Honda	Civic SiR-II (EG)	1995	JP	FF	L4	NA	169	1.040	6,154	4.070	-	-	Normal	5.942 - 14.432	-	-
Honda	Civic Type R (EK)	1997	JP	FF	L4	NA	180	1.050	5,833	4.180	-	-	Normal	6.992 - 12.986	-	-
Honda	Civic Type R (EK)	1998	JP	FF	L4	NA	183	1.050	5,738	4.185	-	-	Normal	9.990 - 16.982	-	-
Honda	Civic Type R (EP)	2001	JP	FF	L4	NA	201	1.190	5,920	4.135	-	-	Normal	14.299 - 18.699	-	-
Honda	Civic Type R (EP)	2004	JP	FF	L4	NA	215	1.190	5,535	4.135	Nuevo	23.310	-	-	-	
Honda	CR-X del Sol SiR	1992	JP	FF	L4	NA	170	1.100	6,471	3.995	-	-	Normal	5.984 - 8.550	-	-
Honda	CR-X SiR	1990	JP	FF	L4	NA	160	986	6,163	3.800	-	-	Normal	5.414 - 13.149	-	-
Honda	Dualnote	2001	JP	4WD	V6	NA	400	1.400	3,500	4.390	Nuevo	No venta	-	-	Carné A (Plata)	No revender
Honda	Element	2003	JP	4WD	L4	NA	160	1.560	9,750	4.300	Nuevo	25.900	-	-	-	
Honda	Gathers Drider Civic Race Car	1998	JP	FF	L4	NA	185	930	5,027	4.180	Nuevo	450.000	-	-	-	
Honda	HSC	2003	JP	MR	V6	-	330	1.150	3,485	4.250	Nuevo	No venta	-	-	Honda: Encuentro de Type R (Coches japoneses)	No revender
Honda	Insight	1999	JP	FF	L3	NA	70	820	11,714	3.940	Nuevo	21.000	-	-	-	-
Honda	Integra Type R (DC2)	1995	JP	FF	L4	NA	200	1.060	5,300	4.380	-	-	Normal	7.797 - 11.140	-	-
Honda	Integra Type R (DC2)	1998	JP	FF	L4	NA	202	1.080	5,347	4.380	-	-	Normal	11.790 - 20.042	-	-
Honda	Integra Type R (DC2)	1999	JP	FF	L4	NA	203	1.080	5,320	4.380	-	-	Normal	12.580 - 16.353	-	-
Honda	Integra Type R (DC5)	2003	JP	FF	L4	NA	220	1.170	5,318	4.385	Nuevo	25.900	-	-	-	-
Honda	Integra Type R Touring Car	2002	JP	FF	L4	NA	310	1.050	3,387	4.385	Nuevo	450.000	-	-	-	-
Honda	Jazz 1.4 dsi Se Sp	2001	JP	FF	L4	NA	86	990	11,512	3.830	Nuevo	12.600	-	-	-	-
Honda	Life Step Van	1972	JP	FF	L2	NA	30	605	20,167	2.995	Histórico	No venta	-	-	Copa de compactos japoneses (Japón)	1.869
Honda	Loctite Mugen NSX (JGTC)	2001	JP	MR	V6	NA	480	1.150	2,396	4.430	Nuevo	1.350.000	-	-	-	-
Honda	Mobil 1 NSX (JGTC)	2001	JP	MR	V6	NA	480	1.150	2,396	4.430	Nuevo	1.350.000	-	-	-	-
Honda	Mugen Motul Civic Si Race Car	1987	JP	FF	L4	NA	225	890	3,956	3.810	Histórico	No venta	-	-	Honda: Carrera Civic (Coches japoneses)	95.624
Honda	Mugen S2000	2000	JP	FR	L4	NA	250	1.240	4,960	4.178	Mugen	75.000	-	-	-	-
Honda	N360	1967	JP	FF	L2	NA	31	475	15,323	2.995	Histórico	No venta	Raro	12.599	-	-
Honda	NSX	1990	JP	MR	V6	NA	278	1.350	4,856	4.430	-	-	Normal	28.010 - 68.025	-	-
Honda	NSX	1993	JP	MR	V6	NA	278	1.350	4,856	4.430	-	-	Normal	29.074 - 70.609	-	-
Honda	NSX	1995	JP	MR	V6	NA	278	1.350	4,856	4.430	-	-	Normal	29.599 - 71.884	-	-
Honda	NSX	1997	JP	MR	V6	NA	280	1.350	4,821	4.430	-	-	Normal	31.874 - 59.195	-	-
Honda	NSX	1999	JP	MR	V6	NA	280	1.350	4,821	4.430	-	-	Normal	46.035 - 59.845	-	-
Honda	NSX	2001	JP	MR	V6	NA	280	1.340	4,786	4.430	Nuevo	92.070	-	-	-	-
Honda	NSX Type R	1992	JP	MR	V6	NA	288	1.230	4,271	4.430	-	-	Raro	33.974 - 82.509	-	-
Honda	NSX Type R	2002	JP	MR	V6	NA	280	1.270	4,536	4.430	Nuevo	119.570	-	-	-	-
Honda	NSX Type S	1997	JP	MR	V6	NA	280	1.320	4,714	4.430	-	-	Normal	36.249 - 67.320	-	-
Honda	NSX Type S	1999	JP	MR	V6	NA	280	1.320	4,714	4.430	-	-	Normal	51.785 - 67.320	-	-
Honda	NSX Type S	2001	JP	MR	V6	NA	280	1.320	4,714	4.430	Nuevo	103.570	-	-	-	-
Honda	NSX Type S Zero	1997	JP	MR	V6	NA	289	1.270	4,394	4.430	-	-	Normal	34.499 - 64.070	-	-
Honda	NSX Type S Zero	1999	JP	MR	V6	NA	289	1.270	4,394	4.430	-	-	Normal	49.285 - 83.784	-	-

*Sobr. = Sobrealimentador, **No venta = No está a la venta, ***No revender = No se puede revender

Fabricante	Nombre	Año	País	Tren de potencia	Motor	Aspiración (*)	Potencia (CV)	Peso (kg)	Relación potencia/peso (kg/CV)	Longitud (mm)	Disponibilidad en tiendas	Precio (Cr.)	Frecuencia en tiendas de segunda mano (**)	Gama de precios segunda mano (Cr.)	Coches de premio	Precio máximo de reventa (Cr.) (***)
Honda	NSX-R Concept	2001	JP	MR	V6	NA	290	1.270	4,379	4.430	Nuevo	No venta	-	-	Race of NA Sports (Profesional)	No revender
Honda	NSX-R Prototype LM Race Car	2002	JP	MR	V6	NA	519	1.120	2,158	4.430	-	-	-	-	Super Speedway 150 millas (Resistencia)	318.749
Honda	NSX-R Prototype LM Road Car	2002	JP	MR	V6	NA	553	1.230	2,224	4.430	-	-	-	-	Motegi resistencia 8 h (Resistencia)	103.912
Honda	Odyssey	2003	JP	4WD	L4	NA	160	1.700	10,625	4.765	Nuevo	28.650	-		-	-
Honda	Prelude Si VTEC	1991	JP	FF	L4	NA	215	1.280	5,953	4.440	-	-	Normal	7.717 - 18.742		
Honda	Prelude SiR	1996	JP	FF	L4	NA	196	1.260	6,429	4.520	-	-	Normal	7.640 - 10.915		
Honda	Prelude SiR S spec	1998	JP	FF	L4	NA	220	1.270	5,773	4.520	-	-	Normal	11.465 - 14.904	-	-
Honda	Prelude Type S	1996	JP	FF	L4	NA	217	1.310	6,037	4.520	-	-	Normal	9.285 - 22.550	-	-
Honda	Prelude Type S	1998	JP	FF	L4	NA	220	1.310	5,955	4.520	-	-	Normal	12.465 - 16.204	-	-
Honda	Raybrig NSX (JGTC)	2000	JP	MR	V6	NA	480	1.150	2,396	4.430	Nuevo	1.350.000	-		-	-
Honda	S2000	1999	JP	FR	L4	NA	250	1.240	4,960	4.135	-	-	Normal	16.900 - 21.969	-	-
Honda	S2000	2001	JP	FR	L4	NA	250	1.240	4,960	4.135	-	-	Normal	22.294 - 25.725	-	-
Honda	S2000	2003	JP	FR	L4	NA	250	1.250	5,000	4.135	Nuevo	35.000	-			
Honda	S2000 LM Race Car	2001	JP	FR	L4	NA	320	1.050	3,281	4.285	Nuevo	450.000	-	-	-	-
Honda	S2000 Type V	2000	JP	FR	L4	NA	250	1.260	5,040	4.135		-	Normal	17.800 - 26.700		
Honda	S2000 Type V	2001	JP	FR	L4	NA	250	1.260	5,040	4.135	-	-	Normal	23.464 - 27.075	-	-
Honda	S2000 Type V	2003	JP	FR	L4	NA	250	1.270	5,080	4.135	Nuevo	37.000	-	-	-	-
Honda	S500	1963	JP	FR	L4	NA	44	675	15,341	3.300	Histórico	No venta	Raro	21.874	Carné B (Oro)	13.281
Honda	S600	1964	JP	FR	L4	NA	57	715	12,544	3.300	Histórico	No venta	Raro	20.999	-	-
Honda	S800	1966	JP	FR	L4	NA	70	720	10,286	3.335	Histórico	No venta	Raro	20.299	-	-
Honda	S800 RSC Race Car	1968	JP	FR	L4	NA	100	660	6,600	3.335	Histórico	No venta	-	-	World Compact (Profesional)	53.124
Honda	Takata Dome NSX (JGTC)	2003	JP	MR	V6	NA	480	1.170	2,438	4.430	Nuevo	1.350.000	-			-
Honda	Today G	1985	JP	FF	L2	NA	31	550	17,742	3.195		-	Normal	2.344 - 5.694		-
Honda	Z Act	1970	JP	FF	L2	NA	31	510	16,452	2.995	Histórico	No venta	Raro	5.529	-	-
HPA Motorsports	Stage II R32	2004	US	4WD	V6	Turbo	560	1.485	2,652	4.189	Nuevo	31.870	-	-	-	-
Hyundai	Accent Rally Car	2001	KR	4WD	L4	Turbo	300	1.230	4,100	4.200	Nuevo	750.000	-	-	-	-
Hyundai	Clix	2001	KR	4WD	L4	Turbo	306	1.320	4,314	3.959	Nuevo	No venta	-		Hyundai: Festival deportivo de Hyundai (Coches coreanos)	No revender
Hyundai	HCD6	2001	KR	MR	V6	NA	218	1.150	5,275	4.039	Nuevo	No venta	-	-	Rally de Yosemite II (Fácil) (Especial)	No revender
Hyundai	Hyundai Coupe FX	2001	KR	FF	V6	NA	167	1.340	8,024	4.395	Nuevo	33.020	-	-	-	-
Infiniti	FX45 Concept	2002	US	4WD	V8	NA	345	1.500	4,348	4.788	Nuevo	No venta	-	-	Rally de Chamonix (Fácil) (Especial)	No revender
Infiniti	G35 Sedan	2003	US	FR	V6	NA	260	1.513	5,819	4.737	Nuevo	30.720	-	-	-	-
Isuzu	117 Coupe	1968	JP	FR	L4	NA	120	1.050	8,750	4.280	Histórico	No venta	Raro	13.614	Isuzu: Deportivo clásico Isuzu (Coches japoneses)	8.266
Isuzu	Bellett 1600 GT-R	1969	JP	FR	L4	NA	120	970	8,083	4.015	Histórico	No venta	Raro	14.699	-	-
Isuzu	Piazza XE	1981	JP	FR	L4	NA	135	1.190	8,815	4.310	-	-	Normal	8.627	-	-
Jaguar	E-Type Coupe	1961	GB	FR	L6	NA	269	1.219	4,532	4.440	Histórico	No venta	-	-	Serie británica GT (Europa)	10.822
Jaguar	S-Type R	2002	GB	FR	V8	Sobr.	405	1.800	4,444	4.877	Nuevo	92.130				-
Jaguar	XJ220	1992	GB	MR	V6	Turbo	550	1.372	2,495	4.860	Histórico	749.140	-	-	-	-
Jaguar	XJ220 LM Race Car	2001	GB	MR	-	Turbo	550	1.180	2,145	4.930	-	-	-	-	Campeonato paneuropeo (Europa)	318.749
Jaguar	XJR-9 Race Car	1988	GB	MR	V12	NA	760	894	1,176	4.800	Histórico	3.500.000	-		Juego completado: 50%	-
Jaguar	XKR Coupe	1999	GB	FR	V8	Sobr.	385	1.640	4,260	4.760	-	-	Raro	64.000 - 108.799	-	-
Jaguar	XKR R-Performance	2002	GB	FR	V8	Sobr.	406	1.735	4,273	4.760	Nuevo	118.450	-	-	-	-
Jay Leno	Tank Car	2003	US	FR	V12	NA	990	3.500	3,535	6.370	Histórico	No venta	-	-	11: Contienda de 3 vueltas (Misiones de conducción)	-
Jensen Healey	Interceptor MkIII	1974	GB	FR	V8	NA	390	1.814	4,651	4.775	Histórico	No venta	Raro	29.644	Carné BI (Oro)	-
Lancia	Delta HF Integrale Evoluzione	1991	IT	4WD	L4	Turbo	213	1.350	6,338	3.900	Histórico	No venta	Raro	23.694 - 33.850	-	-
Lancia	Delta HF Integrale Rally Car	1992	IT	4WD	L4	Turbo	300	1.120	3,733	3.900	Histórico	No venta	-	-	Rally de Umbría (Normal) (Especial)	159.374

*Sobr. = Sobrealimentador, **No venta = No está a la venta, ***No revender = No se puede revender



	Fabricante	Nombre	Año	País	Tren de potencia	Motor	Aspiración (*)	Potencia (CV)	Peso (kg)	Relación potencia/peso (kg/CV)	Longitud (mm)	Disponibilidad en tiendas	Precio (Cr.)	Frecuencia en tiendas de segunda mano (**)	Gama de precios segunda mano (Cr.)	Coches de premio	Precio máximo de reventa (Cr.) (***)
[L]	Lancia	Delta S4 Rally Car	1985	IT	4WD	L4	Turbo	456	890	1,952	3.990	Histórico	No venta	-	-	Rally de Umbría (Difícil) (Especial)	265.624
	Lancia	Stratos	1973	IT	MR	V6	NA	188	980	5,213	3.710	Histórico	133.970	-	-	-	-
	Lancia	Stratos Rally Car	1977	IT	MR	V6	NA	274	880	3,212	3.710	Histórico	No venta	-	-	Rally de Chamonix (Difícil) (Especial)	265.624
	Land Rover	Range Stormer Concept	2004	GB	4WD	V8	Sobr.	350	2.500	7,143	4.725	Nuevo	No venta	-	-	Rally de Yosemite I (Fácil) (Especial)	No revender
	Lexus	GS 300	1991	US	FR	L6	Turbo	292	1.680	5,753	4.865	-	-	Normal	16.589 - 23.700	-	-
	Lexus	GS 300	2000	US	FR	L6	Turbo	280	1.680	6,000	4.805	Nuevo	44.200	-	-	-	-
	Lexus	GS 300 Vertex Edition (J)	2000	US	FR	L6	Turbo	280	1.680	6,000	4.805	Nuevo	45.500	-	-	-	-
	Lexus	IS 200	1998	US	FR	L6	NA	160	1.310	8,188	4.400	Nuevo	20.700	-	-	-	-
	Lexus	IS 200 (J)	1998	US	FR	L4	NA	210	1.340	6,381	4.400	Nuevo	24.000	-	-	-	-
	Lexus	IS 300 Sport Cross	2001	US	FR	L6	NA	220	1.470	6,682	4.505	Nuevo	27.600	-	-	-	-
	Lexus	SC 300	1997	US	FR	L6	Turbo	280	1.560	5,571	4.900	-	-	Normal	12.249 - 22.749	-	-
	Lexus	SC 430	2001	US	FR	V8	NA	280	1.730	6,179	4.515	Nuevo	60.000	-	-	-	-
	Lister	Storm V12 Race Car	1999	GB	FR	V12	NA	602	1.438	2,389	4.547	Nuevo	No venta	-	-	Suzuka 1.000 km (Resistencia)	212.499
	Lotus	Carlton	1990	GB	FR	L6	Turbo	382	1.655	4,332	4.763	-	-	Raro	28.521	-	-
	Lotus	Elan S1	1962	GB	FR	L4	NA	105	639	6,086	3.683	Histórico	No venta	-	-	Lotus: Clásicos Lotus (Coches británicos)	12.263
	Lotus	Elise	2000	GB	MR	L4	NA	122	714	5,852	3.785	Nuevo	41.060	-	-	-	-
	Lotus	Elise 111R	2004	GB	MR	L4	NA	192	860	4,479	3.785	Nuevo	54.410	-	-	-	-
	Lotus	Elise 111S	2003	GB	MR	L4	NA	158	806	5,101	3.785	Nuevo	51.680	-	-	-	-
	Lotus	Elise Sport 190	1998	GB	MR	L4	NA	193	670	3,472	3.726	-	-	Raro	32.635 - 42.425	-	-
	Lotus	Elise Type 72	2001	GB	MR	L4	NA	122	756	6,197	3.785	-	-	-	-	Lotus: Trofeo Elise (Coches británicos)	11.149
	Lotus	Esprit Sport 350	2000	GB	MR	V8	Turbo	354	1.300	3,672	4.369	Nuevo	126.240	-	-	-	-
	Lotus	Esprit Turbo HC	1987	GB	MR	L4	Turbo	218	1.146	5,257	4.191	Histórico	No venta	-	-	MR Challenge (Principiante)	10.316
	Lotus	Esprit V8	2002	GB	MR	V8	Turbo	355	1.380	3,887	4.369	Nuevo	116.520	-	-	-	-
	Lotus	Esprit V8 GT	1998	GB	MR	V8	Turbo	358	1.325	3,701	4.369	-	-	Raro	48.715 - 63.329	-	-
	Lotus	Esprit V8 SE	1998	GB	MR	V8	Turbo	358	1.380	3,855	4.369	-	-	Raro	58.435 - 75.965	-	-
	Lotus	Europa Special	1971	GB	MR	L4	NA	128	730	5,703	4.000	Histórico	No venta	-	-	Serie británica pesos ligeros (Europa)	8.174
	Lotus	Motor Sport Elise	1999	GB	MR	L4	NA	203	700	3,448	3.796	Histórico	97.180	-	-	-	-
[m]	Marcos	Mini Marcos GT	1970	GB	FF	L4	NA	77	559	7,260	3.470	Histórico	No venta	-	-	MINI: Encuentro Mini deportivo (Coches británicos)	5.418
	Mazda	2	2003	JP	FF	L4	NA	113	1.080	9,558	3.925	Nuevo	14.500	-	-	-	-
	Mazda	110S (L10A)	1967	JP	FR	Rotor2	NA	110	940	8,545	4.140	-	-	-	-	Mazda: Club "RE" (Coches japoneses)	15.724
	Mazda	110S (L10B)	1968	JP	FR	Rotor2	NA	128	960	7,500	4.130	Histórico	No venta	Raro	24.079	-	-
	Mazda	323F	1993	JP	FF	V6	NA	176	1.240	7,045	4.245	-	-	Normal	6.971 - 9.960	-	-
	Mazda	6 5-door	2003	JP	FF	L4	NA	178	1.390	7,809	4.670	Nuevo	23.500	-	-	-	-
	Mazda	6 Concept	2001	JP	FF	L4	NA	178	1.300	7,303	4.670	Nuevo	No venta	-	-	FF Challenge (Principiante)	No revender
	Mazda	6 MPS	2005	JP	4WD	-	Turbo	272	1.500	5,515	4.740	Nuevo	No venta	-	-	Clubman Cup (Profesional)	No revender
	Mazda	6 Touring Car	2002	JP	4WD	L4	NA	310	1.070	3,452	4.670	Nuevo	450.000	-	-	Carrera húmeda de Tsukuba (Normal) (Especial)	95.624
	Mazda	787B Race Car	1991	JP	MR	Rotor4	NA	700	830	1,186	4.782	Histórico	3.500.000	Raro	1.224.999	-	-
	Mazda	Autozam AZ-1	1992	JP	MR	L3	Turbo	64	720	11,250	3.295	-	-	Raro	5.242 - 7.490	-	-
	Mazda	BP Falken RX-7 (D1GP)	2003	JP	FR	Rotor2	Turbo	400	1.230	3,075	4.335	-	-	-	-	Turbo Sports Cars (Profesional)	42.499
	Mazda	Carol 360 Deluxe	1962	JP	RR	L4	NA	20	560	28,000	2.990	Histórico	No venta	Raro	13.474	-	-
	Mazda	Demio (J)	1999	JP	FF	L4	NA	100	960	9,600	3.800	-	-	Normal	7.330 - 9.528	-	-
	Mazda	Familia Sedan Sport 20	2002	JP	FF	L4	NA	165	1.170	7,091	4.380	Nuevo	18.980	-	-	-	-
	Mazda	Kusabi	2003	JP	FF	L4	Sobr.	150	900	6,000	3.800	Nuevo	No venta	-	-	Carné B (Plata)	No revender
	Mazda	MX-5 (NA)	1989	JP	FR	L4	NA	120	940	7,833	3.970	-	-	Normal	5.949 - 14.449	-	-
	Mazda	MX-5 1.8 RS (NB, J)	1998	JP	FR	L4	NA	145	1.030	7,103	3.955	-	-	Normal	11.475 - 14.917	-	-
	Mazda	MX-5 1600 NR-A (NB, J)	2004	JP	FR	L4	NA	125	1.050	8,400	3.955	Nuevo	20.500	-	-	-	-

*Sobr. = Sobrealimentador, **No venta = No está a la venta, ***No revender = No se puede revender



[m]

Fabricante	Nombre	Año	País	Tren de potencia	Motor	Aspiración (*)	Potencia (CV)	Peso (kg)	Relación potencia/peso (kg/CV)	Longitud (mm)	Disponibilidad en tiendas	Precio (Cr.)	Frecuencia en tiendas de segunda mano (**)	Gama de precios segunda mano (Cr.)	Coches de premio	Precio máximo de reventa (Cr.) (***)
Mazda	MX-5 1800 RS (NB, J)	2000	JP	FR	L4	NA	163	1.070	6,564	3.955	-	-	Normal	11.640 - 19.787		-
Mazda	MX-5 1800 RS (NB, J)	2004	JP	FR	L4	NA	160	1.080	6,750	3.955	Nuevo	23.500	-	-	-	-
Mazda	MX-5 J-Limited (NA, J)	1991	JP	FR	L4	NA	120	940	7,833	3.955	-	-	Normal	6.649 - 9.500	-	-
Mazda	MX-5 J-Limited II (NA, J)	1993	JP	FR	L4	NA	130	980	7,538	3.955	-	-	Normal	7.104 - 10.150	-	-
Mazda	MX-5 SR-Limited (NA, J)	1997	JP	FR	L4	NA	130	980	7,538	3.955	-	-	Normal	6.642 - 12.336	-	-
Mazda	MX-5 S-Special Type I (NA, J)	1995	JP	FR	L4	NA	130	1.000	7,692	3.955			Normal	6.982 - 9.975	-	-
Mazda	MX-5 VR-Limited (NA, J)	1995	JP	FR	L4	NA	130	980	7,538	3.955			Normal	7.279 - 10.400	-	-
Mazda	MX-5 V-Special Type II (NA, J)	1993	JP	FR	L4	NA	130	980	7,538	3.955			Normal	8.399 - 12.000	-	-
Mazda	MX-Crossport	2005	JP	-	-	NA	260	1.600	6,154	-	Nuevo	No venta	-	-	Mazda: Copa Roadster NR-A (Japanese Cars)	No revender
Mazda	RX-7 GT-Limited (FC, J)	1985	JP	FR	Rotor2	Turbo	185	1.280	6,919	4.310			Normal	5.914 - 14.364	-	-
Mazda	RX-7 GT-X (FC, J)	1990	JP	FR	Rotor2	Turbo	205	1.250	6,098	4.335	-	-	Normal	8.700	-	-
Mazda	RX-7 Infini III (FC, J)	1990	JP	FR	Rotor2	Turbo	212	1.200	5,660	4.310			Raro	9.463 - 22.983	-	-
Mazda	RX-7 LM Race Car	2001	JP	FR	Rotor3	Turbo	508	1.080	2,126	4.460			-	-	Roadster, resistencia 4 h (Resistencia)	116.874
Mazda	RX-7 Spirit R Type A (FD)	2002	JP	FR	Rotor2	Turbo	280	1.270	4,536	4.285	Nuevo	39.980	-	-	-	-
Mazda	RX-7 Type R (FD, J)	1991	JP	FR	Rotor2	Turbo	255	1.260	4,941	4.295			Normal	13.474 - 19.250	-	-
Mazda	RX-7 Type R (FD, J)	1993	JP	FR	Rotor2	Turbo	255	1.260	4,941	4.280			Normal	13.684 - 19.550		-
Mazda	RX-7 Type R Bathurst R (FD)	2001	JP	FR	Rotor2	Turbo	294	1.260	4,286	4.285			Raro	22.086 - 28.882	-	-
Mazda	RX-7 Type RS (FD)	1998	JP	FR	Rotor2	Turbo	292	1.280	4,384	4.285	-	-	Normal	18.890 - 32.112	-	-
Mazda	RX-7 Type RS (FD)	2000	JP	FR	Rotor2	Turbo	292	1.280	4,384	4.285			Raro	19.240 - 28.860	-	-
Mazda	RX-7 Type RS (FD, J)	1996	JP	FR	Rotor2	Turbo	265	1.280	4,830	4.280	-	-	Normal	12.827 - 18.325	-	-
Mazda	RX-7 Type R-S (FD, J)	1995	JP	FR	Rotor2	Turbo	256	1.260	4,922	4.280			Normal	13.614 - 33.064		-
Mazda	RX-7 Type RS-R (FD)	1997	JP	FR	Rotor2	Turbo	265	1.280	4,830	4.280			Normal	12.687 - 23.562		-
Mazda	RX-7 Type RZ (FD)	2000	JP	FR	Rotor2	Turbo	294	1.270	4,320	4.285	-	-	Raro	19.990 - 25.986	-	-
Mazda	RX-7 Type RZ (FD, J)	1992	JP	FR	Rotor2	Turbo	256	1.230	4,805	4.295			Normal	14.052 - 34.127		-
Mazda	RX-7 Type RZ (FD, J)	1993	JP	FR	Rotor2	Turbo	255	1.240	4,863	4.280	-	-	Normal	15.224 - 21.750	-	-
Mazda	RX-7 Type RZ (FD, J)	1995	JP	FR	Rotor2	Turbo	256	1.250	4,883	4.280			Normal	13.859 - 33.659		-
Mazda	RX-7 Type RZ (FD, J)	1996	JP	FR	Rotor2	Turbo	265	1.250	4,717	4.280	-	-	Raro	13.912 - 19.875	-	-
Mazda	RX-8	2003	JP	FR	Rotor2	NA	210	1.310	6,238	4.435	Nuevo	24.000	-	-	-	-
Mazda	RX-8 Concept (Type-I)	2001	JP	FR	Rotor2	NA	285	1.200	4,211	4.326		-	-	-	Carrera húmeda de Tsukuba (Fácil) (Especial)	No revender
Mazda	RX-8 Concept (Type-II)	2001	JP	FR	Rotor2	NA	285	1.200	4,211	4.425	-		-	-	Carné BI (Plata)	No revender
Mazda	RX-8 Concept LM Race Car	2001	JP	FR	Rotor3	Turbo	508	1.100	2,165	4.577	-	-	-	-	Mazda: Copa NR-A RX-8 (Coches japoneses)	116.874
Mazda	RX-8 Type E (J)	2003	JP	FR	Rotor2	NA	210	1.330	6,333	4.435	Nuevo	27.500	-	-	-	-
Mazda	RX-8 Type S (J)	2003	JP	FR	Rotor2	NA	250	1.310	5,240	4.435	Nuevo	27.500	-	-	-	-
Mercedes-Benz	190 E 2.5 - 16 Evolution II	1991	DE	FR	L4	NA	235	1.340	5,702	4.544	Histórico	67.910	-	-	-	-
Mercedes-Benz	300 SL Coupe	1954	DE	FR	L6	NA	215	1.295	6,023	4.520	Histórico	No venta	-	-	Mercedes-Benz: Reto SL (Coches alemanes)	50.509
Mercedes-Benz	A 160 Avantgarde	1998	DE	FF	L4	NA	102	1.115	10,931	3.575	-	-	Normal	16.510 - 28.066	-	-
Mercedes-Benz	AMG 190 E 2.5 - 16 Evolution II Touring Car	1992	DE	FR	L4	NA	378	980	2,593	4.563	Histórico	No venta	-	-	Schwarzwald Liga B (Europa)	371.874
Mercedes-Benz	AMG CLK-GTR Race Car	1998	DE	MR	V8	NA	608	1.000	1,645	4.900	Histórico	No venta	-	-	Deutsche Touring Car Meisterschaft (Europa)	743.749
Mercedes-Benz	Benz Patent Motor Wagen	1886	DE	RR	L1	NA	1	265	348,684	2.700	Histórico	No venta	-	-	Liga europea de coches clásicos (Europa)	No revender
Mercedes-Benz	CL 600	2000	DE	FR	V12	NA	367	1.955	5,327	4.993	Nuevo	177.850	-	-	-	-
Mercedes-Benz	CLK 55 AMG	2000	DE	FR	V8	NA	352	1.620	4,602	4.567	Nuevo	147.770	-	-	-	-

*Sobr. = Sobrealimentador, **No venta = No está a la venta, ***No revender = No se puede revender



[m]

Fabricante	Nombre	Año	País	Tren de potencia	Motor	Aspiración (*)	Potencia (CV)	Peso (kg)	Relación potencia/peso (kg/CV)	Longitud (mm)	Disponibilidad en tiendas	Precio (Cr.)	Frecuencia en tiendas de segunda mano (**)	Gama de precios segunda mano (Cr.)	Coches de premio	Precio máximo de reventa (Cr.) (***)
Mercedes-Benz	CLK Touring Car	2000	DE	FR	V8	NA	450	1.000	2,222	4.655	Nuevo	No venta	-	-	Mercedes-Benz: Leyendas de la flecha plateada (Coches alemanes)	116.874
Mercedes-Benz	Daimler Motor Carriage	1886	DE	MR	L1	NA	1	290	263,636	2.530	Histórico	No venta	-	-	World Classics (Profesional)	No revender
Mercedes-Benz	E 55 AMG	2002	DE	FR	V8	Sobr.	476	1.910	4,013	4.850	Nuevo	105.330	-	-	-	-
Mercedes-Benz	Sauber C 9 Race Car	1989	DE	MR	V8	Turbo	720	893	1,240	4.700	Histórico	No venta	-	-	Formula GT World Championship (Extreme)	743.749
Mercedes-Benz	SL 500 (R129)	1998	DE	FR	V8	NA	306	1.800	5,882	4.500	-		Normal	84.045 - 109.258	-	-
Mercedes-Benz	SL 500 (R230)	2002	DE	FR	V8	NA	306	1.840	6,013	4.535	Nuevo	127.620	-	-	-	-
Mercedes-Benz	SL 55 AMG (R230)	2002	DE	FR	V8	Sobr.	476	1.955	4,107	4.535	Nuevo	168.120	-	-	-	-
Mercedes-Benz	SL 600 (R129)	1998	DE	FR	V12	NA	394	2.029	5,150	4.499	-	-	Raro	105.135 - 136.675	-	-
Mercedes-Benz	SL 600 (R230)	2004	DE	FR	V12	Turbo	500	2.025	4,050	4.535	Nuevo	177.700	-	-	-	-
Mercedes-Benz	SL 65 AMG (R230)	2004	DE	FR	V12	Turbo	612	2.028	3,314	4.535	Nuevo	190.700	-	-	-	-
Mercedes-Benz	SLK 230 Kompressor	1998	DE	FR	L4	Sobr.	196	1.325	6,760	3.995	-		Normal	21.065 - 27.384		-
Mercedes-Benz	SLR McLaren	2003	DE	FR	V8	Sobr.	625	1.768	2,829	4.656	Nuevo	610.000	-	-	-	-
Mercury	Cougar XR-7	1967	US	FR	V8	NA	324	1.418	4,377	4.834	Histórico	No venta	Raro	16.547	Carné E (Bronce)	10.046
MG	MGF	1997	GB	MR	L4	NA	146	1.070	7,329	3.910	-		Normal	14.283 - 35.034	MG: Festival MG (Coches británicos)	8.672
MG	TF 160	2003	GB	MR	L4	NA	160	1.150	7,188	3.945	Nuevo	38.860	-	-	-	-
Mine's	Lancer Evolution VI	2000	JP	4WD	L4	Turbo	400	1.210	3,025	4.350	Nuevo	150.000	-	-	-	-
Mine's	Skyline GT-R N1 V-spec (R34)	2000	JP	4WD	L6	Turbo	600	1.340	2,233	4.600	Nuevo	200.000	-	-	-	-
Mini	Cooper	2002	DE	FF	L4	NA	115	1.115	9,696	3.626	Nuevo	22.190	-	-	-	-
Mini	Cooper-S	2002	DE	FF	L4	Sobr.	163	1.120	6,871	3.655	Nuevo	26.790	-	-	-	-
Mini	One	2002	DE	FF	L4	NA	90	1.125	12,500	3.626	Nuevo	19.620	-	-	-	-
Mitsubishi	3000GT MR (J)	1998	JP	4WD	V6	Turbo	319	1.670	5,235	4.590	-	-	Raro	19.895 - 25.863	-	-
Mitsubishi	3000GT MR (J)	1995	JP	4WD	V6	Turbo	310	1.680	5,419	4.575	-	-	Raro	13.829 - 19.900	-	-
Mitsubishi	3000GT SR (J)	1995	JP	4WD	V6	NA	225	1.610	7,156	4.575	-	-	Normal	10.468 - 14.955	-	-
Mitsubishi	3000GT SR (J)	1996	JP	4WD	V6	NA	225	1.610	7,156	4.590	-	-	Normal	10.492 - 14.990	-	-
Mitsubishi	3000GT SR (J)	1998	JP	4WD	V6	NA	225	1.600	7,111	4.600		-	Normal	14.990 - 25.482	-	-
Mitsubishi	3000GT VR-4 Turbo (J)	1995	JP	4WD	V6	Turbo	317	1.710	5,394	4.575	-		Normal	15.102 - 36.667		-
Mitsubishi	3000GT VR-4 Turbo (J)	1998	JP	4WD	V6	Turbo	320	1.680	5,250	4.600	-	-	Normal	21.615 - 28.099	-	-
Mitsubishi	3000GT VR-4 Turbo (J)	1996	JP	4WD	V6	Turbo	319	1.710	5,361	4.590			Normal	15.130 - 21.615		-
Mitsubishi	Airtrek Turbo-R	2002	JP	4WD	L4	Turbo	240	1.520	6,333	4.465	Nuevo	22.950	-	-	-	-
Mitsubishi	Colt 1.5 Sport X Version	2002	JP	FF	L4	NA	98	1.030	10,510	3.870	Nuevo	14.950	-	-	-	
Mitsubishi	CZ-3 Tarmac	2001	JP	4WD	L4	Turbo	230	1.200	5,217	3.850	Nuevo	No venta	-	-	Rally Alpes suizos (Fácil) (Especial)	No revender
Mitsubishi	CZ-3 Tarmac Rally Car	2002	JP	4WD	-	Turbo	320	1.200	3,750	3.850			-	-	Rally del Gran Cañón (Normal) (Especial)	159.374
Mitsubishi	Eclipse GT	2006	JP	FF	V6	NA	267	1.575	5,899	4.565	Nuevo	25.000	-	-	-	-
Mitsubishi	Eclipse GT	1995	JP	FF	L4	Turbo	226	1.330	5,885	4.395	-	-	Normal	7.496 - 18.206	-	-
Mitsubishi	Eclipse Spyder GTS	2003	JP	FF	V6	NA	213	1.510	7,089	4.491	Nuevo	26.780	-	-	-	-
Mitsubishi	FTO GP Version R	1997	JP	FF	V6	NA	200	1.150	5,750	4.365	-	-	Normal	7.559 - 14.039	-	-
Mitsubishi	FTO GP Version R	1999	JP	FF	V6	NA	200	1.150	5,750	4.365	-	-	Normal	10.800 - 14.039	-	-
Mitsubishi	FTO GPX	1994	JP	FF	V6	NA	200	1.170	5,850	4.320	-	-	Normal	8.004 - 19.439	-	-
Mitsubishi	FTO GPX	1997	JP	FF	V6	NA	200	1.170	5,850	4.365	-	-	Normal	8.004 - 14.865	-	-
Mitsubishi	FTO GPX	1999	JP	FF	V6	NA	200	1.170	5,850	4.365	-	-	Normal	11.665 - 15.164	-	-
Mitsubishi	FTO GR	1994	JP	FF	V6	NA	170	1.150	6,765	4.320	-	-	Normal	6.604 - 9.435	-	-

*Sobr. = Sobrealimentador, **No venta = No está a la venta, ***No revender = No se puede revender



	Fabricante	Nombre	Año	País	Tren de potencia	Motor	Aspiración (*)	Potencia (CV)	Peso (kg)	Relación potencia/peso (kg/CV)	Longitud (mm)	Disponibilidad en tiendas	Precio (Cr.)	Frecuencia en tiendas de segunda mano (**)	Gama de precios segunda mano (Cr.)	Coches de premio	Precio máximo de reventa (Cr.) (***)
[m]	Mitsubishi	FTO GR	1997	JP	FF	V6	NA	180	1.150	6,389	4.365	-	-	Normal	6.604 - 12.265	-	-
	Mitsubishi	FTO Super Touring Car	1997	JP	4WD	L4	Turbo	430	980	2,279	4.465	-	-	-	-	Tokyo R246 300 km (Resistencia)	318.749
	Mitsubishi	Galant 2.0 DOHC Turbo VR-4	1989	JP	4WD	L4	Turbo	220	1.340	6,091	4.560	-	-	Normal	9.733		-
	Mitsubishi	Galant GTO MR	1970	JP	FR	L4	NA	125	980	7,840	4.125	Histórico	21.800	Raro	7.629	-	-
	Mitsubishi	HSR-II Concept	1989	JP	4WD	V6	Turbo	350	1.200	3,429	4.800	Histórico	No venta	-	-	Festival japonés de los 80 (Japón)	No revender
	Mitsubishi	i Concept	2003	JP	MR	L3	NA	68	790	11,618	3.516	Nuevo	No venta	-	-	Mitsubishi Motors: Copa Mirage (Coches japoneses)	No revender
	Mitsubishi	Lancer 1600 GSR	1973	JP	FR	L4	NA	110	825	7,500	3.965	Histórico	14.200	-			
	Mitsubishi	Lancer 1600 GSR Rally Car	1974	JP	FR	L4	NA	160	825	5,156	3.965	Histórico	No venta	-		Mitsubishi Motors: Encuentro Evolution (Coches japoneses)	31.874
	Mitsubishi	Lancer Evolution GSR	1992	JP	4WD	L4	Turbo	250	1.240	4,960	4.310	-	-	Normal	9.582 - 13.690		-
	Mitsubishi	Lancer Evolution II GSR	1994	JP	4WD	L4	Turbo	267	1.250	4,682	4.310	-		Normal	10.142 - 24.632	-	-
	Mitsubishi	Lancer Evolution III GSR	1995	JP	4WD	L4	Turbo	269	1.260	4,684	4.310	-	-	Normal	10.387 - 25.227	-	-
	Mitsubishi	Lancer Evolution IV GSR	1996	JP	4WD	L4	Turbo	280	1.350	4,821	4.330	-	-	Normal	10.492 - 14.990	-	-
	Mitsubishi	Lancer Evolution IV Rally Car	1997	JP	4WD	L4	Turbo	284	1.230	4,331	4.330	Histórico	No venta	-	-	Carrera Whistler Ice (Normal) (Especial)	159.374
	Mitsubishi	Lancer Evolution Super Rally Car	2003	JP	4WD	L4	Turbo	300	1.230	4,100	4.360	Nuevo	1.250.000	-	-	-	-
	Mitsubishi	Lancer Evolution V GSR	1998	JP	4WD	L4	Turbo	311	1.360	4,373	4.350	-	-	Normal	16.240 - 21.111	-	-
	Mitsubishi	Lancer Evolution VI GSR	1999	JP	4WD	L4	Turbo	317	1.360	4,290	4.350	-	-	Normal	16.240 - 21.111	-	-
	Mitsubishi	Lancer Evolution VI GSR Tommi Makinen Edition	2000	JP	4WD	L4	Turbo	317	1.360	4,290	4.350	-		Raro	16.390 - 24.585		-
	Mitsubishi	Lancer Evolution VI Rally Car	1999	JP	4WD	L4	Turbo	302	1.230	4,073	4.350	Histórico	750.000	-	-	-	-
	Mitsubishi	Lancer Evolution VI RS	1999	JP	4WD	L4	Turbo	317	1.260	3,975	4.350	-	-	Normal	12.990 - 22.082	-	-
	Mitsubishi	Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition	2000	JP	4WD	L4	Turbo	317	1.260	3,975	4.350	-	-	Raro	12.990 - 19.485	-	-
	Mitsubishi	Lancer Evolution VII GSR	2001	JP	4WD	L4	Turbo	319	1.400	4,389	4.455		-	Normal	19.486 - 25.482	-	-
	Mitsubishi	Lancer Evolution VII GT-A	2002	JP	4WD	L4	Turbo	317	1.480	4,669	4.455		-	Normal	21.449 - 24.750	-	-
	Mitsubishi	Lancer Evolution VII RS	2001	JP	4WD	L4	Turbo	319	1.320	4,138	4.455	-		Normal	16.366 - 18.885		-
	Mitsubishi	Lancer Evolution VIII GSR	2003	JP	4WD	L4	Turbo	280	1.410	5,036	4.490	Nuevo	32.980	-			-
	Mitsubishi	Lancer Evolution VIII MR GSR	2004	JP	4WD	L4	Turbo	280	1.400	5,000	4.490	Nuevo	33.980	-	-	-	-
	Mitsubishi	Lancer Evolution VIII RS	2003	JP	4WD	L4	Turbo	280	1.320	4,714	4.490	Nuevo	31.600	-	-	-	-
	Mitsubishi	Lancer EX 1800 GSR IC Turbo	1983	JP	FR	L4	Turbo	160	1.085	6,781	4.225	-	-	Raro	9.376	-	-
	Mitsubishi	Legnum VR-4 Type V	1998	JP	4WD	V6	Turbo	273	1.550	5,678	4.740	-	-	Normal	14.250 - 18.524	-	
	Mitsubishi	Minica Dangan ZZ	1989	JP	FF	L3	Turbo	64	640	10,000	3.195			Normal	3.562 - 8.652	-	-
	Mitsubishi	Mirage 1400GLX	1978	JP	FF	L4	NA	82	795	9,695	3.790	Histórico	9.220	-	-	-	-
	Mitsubishi	Mirage Cyborg ZR	1997	JP	FF	L4	NA	175	1.060	6,057	3.890	-	-	Normal	6.677 - 12.401	-	-
	Mitsubishi	Pajero Evolution Rally Raid Car	2003	JP	4WD	V6	NA	270	1.825	6,759	4.223	Nuevo	No venta	-	-	Rally de Yosemite II (Difícil) (Especial)	265.624
	Mitsubishi	Pajero Rally Raid Car	1985	JP	4WD		Turbo	230	1.202	5,226	3.920	Histórico	No venta		-	Tour de Tahití (Difícil) (Especial)	265.624
	Mitsubishi	Starion 4WD Rally Car	1984	JP	4WD	L4	Turbo	360	1.250	3,472	4.400	Histórico	No venta	-	-	Rally del Gran Cañón (Difícil) (Especial)	265.624
[n]	Nike	One	2022	US	4WD	-	NA	259	760	2,934	3.295	Nuevo	No venta			Saleen: Club Saleen S7 (Coches americanos), Carné BI (Bronce)	No revender
	Nissan	200SX	1996	JP	FR	L4	Turbo	206	1.220	5,922	4.520	-	-	Normal	8.742 - 21.232	-	-
	Nissan	200SX (S14)	1996	JP	FR	L4	Turbo	220	1.250	5,682	4.520	-	-	Normal	9.082 - 12.975	-	-
	Nissan	240 RS Rally Car	1985	JP	FR	L4	NA	240	970	4,042	4.330	Histórico	No venta	-	-	Rally Alpes suizos (Difícil) (Especial)	31.874
	Nissan	240ZG (HS30)	1971	JP	FR	L6	NA	150	1.010	6,733	4.305	Histórico	No venta	-	-	Nissan: Club "Z" (Coches japoneses)	11.687

*Sobr. = Sobrealimentador, **No venta = No está a la venta, ***No revender = No se puede revender





Fabricante	Nombre	Año	País	Tren de potencia	Motor	Aspiración (*)	Potencia (CV)	Peso (kg)	Relación potencia/peso (kg/CV)	Longitud (mm)	Disponibilidad en tiendas	Precio (Cr.)	Frecuencia en tiendas de segunda mano (**)	Gama de precios segunda mano (Cr.)	Coches de premio	Precio máximo de reventa (Cr.) (***)
Nissan	300ZX 2by2 (Z32)	1998	JP	FR	V6	Turbo	283	1.580	5,583	4.520	-	-	Normal	21.990 - 28.586	-	-
Nissan	300ZX 2seater (Z32)	1989	JP	FR	V6	Turbo	280	1.510	5,393	4.310	-	-	Normal	13.824	-	-
Nissan	300ZX 2seater (Z32)	1998	JP	FR	V6	Turbo	283	1.520	5,371	4.305	-	-	Normal	19.950 - 33.914	-	-
Nissan	350Z (Z33)	2003	JP	FR	V6	NA	287	1.320	4,599	4.303	Nuevo	33.000		-	-	-
Nissan	350Z Gran Turismo 4 Limited Edition (Z33)	2005	JP	FR	V6	NA	300	1.440	4,800	4.310	Nuevo	36.000		-	-	-
Nissan	350Z Roadster (Z33)	2003	JP	FR	V6	NA	280	1.550	5,536	4.310	Nuevo	36.000	-	-	-	-
Nissan	Be-1	1987	JP	FF	L4	NA	52	670	12,885	3.635	-	-	Normal	4.525 - 10.990	-	-
Nissan	Bluebird 1600 Deluxe (510)	1969	JP	FR	L4	NA	92	930	10,109	4.120	Histórico	No venta	Raro	8.994	-	-
Nissan	Bluebird Hardtop 1800SSS (910)	1979	JP	FR	L4	NA	105	1.050	10,000	4.360	-	-	Normal	4.437	-	-
Nissan	Bluebird Rally Car (510)	1969	JP	FR	L4	NA	130	965	7,423	4.070	Histórico	No venta	-	-	Carrera Whistler Ice (Difícil) (Especial)	31.874
Nissan	Calsonic Skyline (JGTC)	2000	JP	FR	L6	Turbo	460	1.100	2,391	4.600	Nuevo	1.350.000		-	-	-
Nissan	Calsonic Skyline GT-R Race Car	1993	JP	4WD	L6	Turbo	550	1.260	2,291	4.545	Histórico	No venta	-	-	Tsukuba resistencia 9 h (Resistencia)	286.874
Nissan	Cube EX (FF/CVT)	2002	JP	FF	L4	NA	98	1.070	10,918	3.730	Nuevo	14.420	-	-	-	-
Nissan	Cube X	1998	JP	FF	L4	NA	82	970	11,829	3.750	-	-	Normal	7.090 - 9.216	-	-
Nissan	C-West Razo Silvia (JGTC)	2001	JP	FR	L4	Turbo	300	1.150	3,833	4.520	Nuevo	500.000	-	-	-	-
Nissan	Exa Canopy L.A.Version Type S	1988	JP	FF	L4	NA	114	1.070	9,386	4.230	-	-	Normal	5.183 - 12.588	-	-
Nissan	Fairlady 2000 (SR311)	1968	JP	FR	L4	NA	145	930	6,414	3.910	Histórico	No venta	Raro	19.249	-	-
Nissan	Fairlady Z 280 Z-L 2seater (S130)	1978	JP	FR	L6	NA	145	1.225	8,448	4.420	Histórico	38.000	-	-	-	-
Nissan	Fairlady Z 300ZX (Z31)	1983	JP	FR	V6	Turbo	230	1.380	6,000	4.335	-	-	Normal	11.199	-	-
Nissan	Fairlady Z Concept LM Race Car	2002	JP	FR	V6	Turbo	617	1.120	1,815	4.448	-	-	-	-	Campeonato de Japón (Japón)	318.749
Nissan	Fairlady Z Version ST (Z33)	2002	JP	FR	V6	NA	280	1.450	5,179	4.310	Nuevo	36.000	-	-	-	-
Nissan	Falken GT-R Race Car	2004	JP	4WD	L6	Turbo	500	1.360	2,720	4.600	Nuevo	550.000	-	-	-	-
Nissan	Gran Turismo Skyline GT-R	2001	JP	4WD	L6	Turbo	541	1.560	2,884	4.600	-	-	-	-	Carné A (Oro)	31.874
Nissan	Gran Turismo Skyline GT-R (Pace Car)	2001	JP	4WD	L6	Turbo	336	1.560	4,643	4.600	-	-	-	-	Real Circuit Tours (Extreme Events)	31.874
Nissan	GT-R Concept (Tokyo Show '01)	2001	JP	4WD		Turbo	455	1.560	3,429	4.470	Nuevo	No venta	-	-	Carné AI (Plata)	No revender
Nissan	GT-R Concept LM Race Car	2002	JP	FR	V6	Turbo	626	1.100	1,757	4.773	-	-	-	-	Dream Car Championship (Extreme)	318.749
Nissan	Loctite Zexel GT-R (JGTC)	2000	JP	FR	L6	Turbo	460	1.100	2,391	4.600	Nuevo	1.350.000	-	-	-	-
Nissan	March G#	1999	JP	FF	L4	NA	79	830	10,506	3.720	-	-	Normal	6.540 - 8.501	-	-
Nissan	Micra 12C	2003	JP	FF	L4	NA	90	900	10,000	3.715	Nuevo	10.950	-	-	-	-
Nissan	mm-R Cup Car	2001	JP	FF		NA	140	672	4,800	3.695	Nuevo	No venta		-	Nissan: Los hermanos Micra (Coches japoneses)	10.624
Nissan	Motul Pitwork Z (JGTC)	2004	JP	FR	V6	Turbo	465	1.080	2,323	4.625	Nuevo	1.350.000	-	-	Campeonato japonés de GT (Japón)	286.874
Nissan	Nismo 270R	1994	JP	FR	L4	Turbo	270	1.240	4,593	4.500	Nismo	No venta	-	-	Carné AI (Bronce)	9.562
Nissan	Nismo 400R	1996	JP	4WD	L6	Turbo	400	1.550	3,875	4.675	Nismo	No venta	-	-	Reto japonés de los 90 (Japón)	25.499
Nissan	Nismo Fairlady Z S-tune Gran Turismo Aero (Z33)	2002	JP	FR	-	NA	278	1.320	4,748	4.310	Nismo	55.000	-	-	-	-
Nissan	Nismo Fairlady Z Z-tune (Z33)	2003	JP	FR	-	NA	390	1.250	3,205	4.310	Nismo	150.000	-	-	-	-
Nissan	Nismo GT-R LM Road Going Version	1995	JP	FR	L6	Turbo	305	1.580	5,180	4.675	Nismo	No venta	-	-	Nissan: Carrera del "Red Emblem" (Coches japoneses)	106.249
Nissan	Nismo Skyline GT-R R-tune (R34)	1999	JP	4WD	L6	Turbo	450	1.560	3,467	4.600	Nismo	125.000	-	-	-	-
Nissan	Nismo Skyline GT-R S-tune (R32)	2000	JP	4WD	L6	Turbo	400	1.500	3,750	4.545	Nismo	90.000		-	-	-
Nissan	Option Stream Z	2004	JP	FR	V6	Turbo	770	1.440	1,870	4.805	-	-		-	Tuning Car Grand Prix (Profesional)	42.499
Nissan	Pao	1989	JP	FF	L4	NA	52	730	14,038	3.740	-	-	Normal	5.389 - 13.089	-	-
Nissan	Pennzoil Nismo GT-R (JGTC)	1999	JP	FR	L6	Turbo	500	1.200	2,400	4.600	Nuevo	1.350.000	-	-	-	-

*Sobr. = Sobrealimentador, **No venta = No está a la venta, ***No revender = No se puede revender



[n]

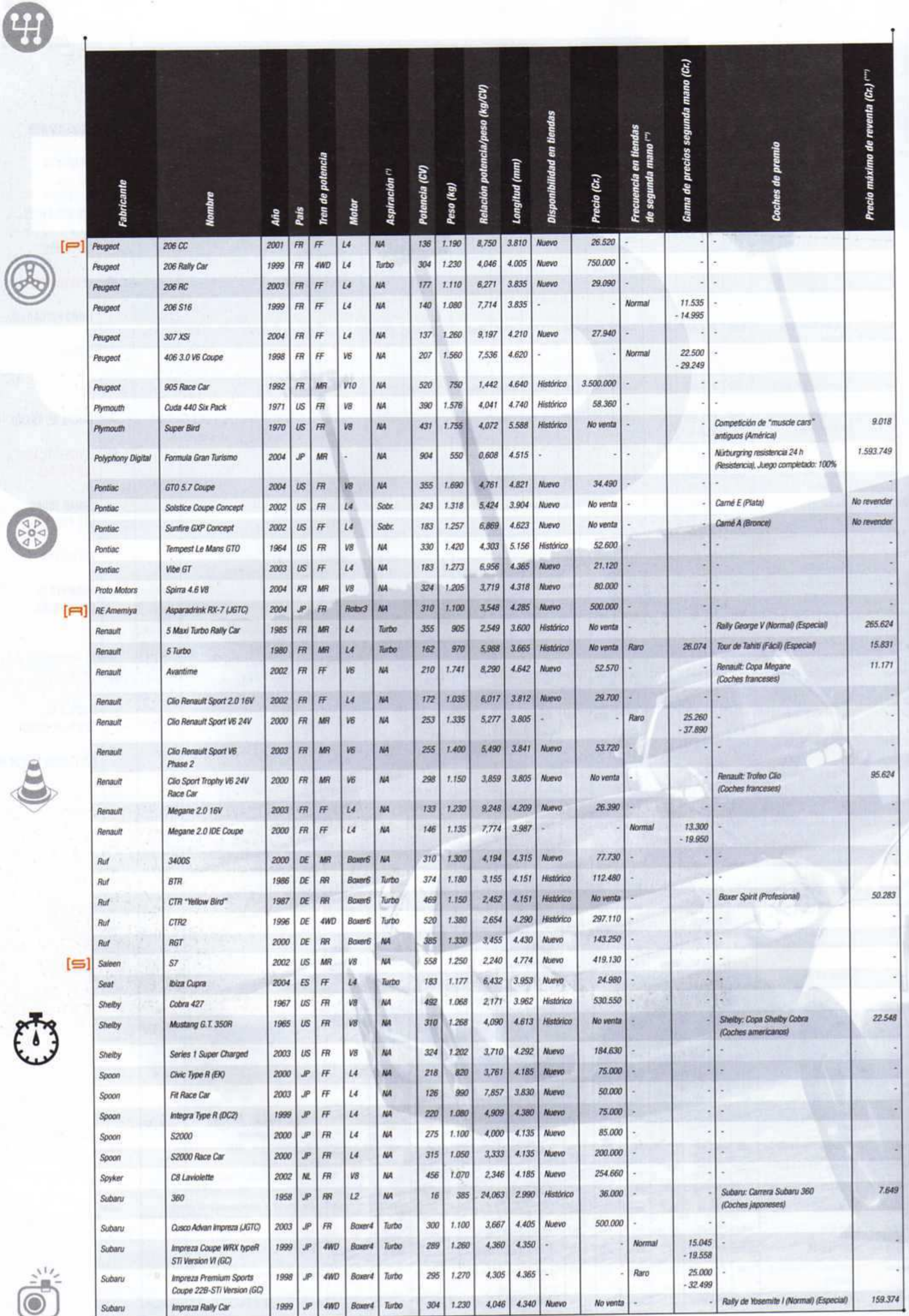
Fabricante	Nombre	Año	País	Tren de potencia	Motor	Aspiración [*]	Potencia (CV)	Peso (kg)	Relación potencia/peso (kg/CV)	Longitud (mm)	Disponibilidad en tiendas	Precio (Cr.)	Frecuencia en tiendas de segunda mano [**]	Gama de precios segunda mano (Cr.)	Coches de premio	Precio máximo de reventa (Cr.) [***]
Nissan	Pennzoil Zexel GT-R (JGTC)	2001	JP	FR	L6	Turbo	460	1.100	2,391	4.600	Nuevo	1.350.000	-	-	-	-
Nissan	Primera 2.0Te	1990	JP	FF	L4	NA	150	1.210	8,067	4.400	-	-	Normal	7.993	-	-
Nissan	Primera 20V	2001	JP	FF	L4	NA	204	1.320	6,471	4.565	Nuevo	23.900	-	-	-	-
Nissan	R390 GT1 Race Car	1998	JP	MR	V8	Turbo	650	1.000	1,538	4.720	Histórico	4.500.000	Raro	2.924.999	-	-
Nissan	R390 GT1 Road Car	1998	JP	MR	V8	Turbo	350	1.180	3,371	4.720	Histórico	1.000.000	-	-	-	-
Nissan	R89C Race Car	1989	JP	MR	V8	Turbo	800	900	1,125	4.800	Histórico	No venta	-	-	30: 1 vuelta (Misiones de conducción)	743.749
Nissan	R92CP Race Car	1992	JP	MR	V8	Turbo	800	900	1,125	4.800	Histórico	No venta	Raro	1.224.999	Fuji 1000 km (Resistencia)	743.749
Nissan	Sileighty	1998	JP	FR	L4	Turbo	205	1.170	5,707	4.470	-	-	Raro	11.440 - 14.871	Nissan: Silvia & Co. (Coches japoneses)	4.861
Nissan	Silvia (CSP311)	1965	JP	FR	L4	NA	90	980	10,889	3.985	Histórico	No venta	Raro	15.749	-	-
Nissan	Silvia 240 RS (S100)	1983	JP	FR	L4	NA	240	970	4,042	4.300	Histórico	No venta	Raro	25.269	-	-
Nissan	Silvia K's (S13)	1988	JP	FR	L4	Turbo	175	1.140	6,514	4.470	-	-	Normal	6.600	-	-
Nissan	Silvia K's (S13)	1991	JP	FR	L4	Turbo	206	1.170	5,680	4.470	-	-	Normal	7.136 - 17.331	-	-
Nissan	Silvia K's Aero (S14)	1993	JP	FR	L4	Turbo	205	1.220	5,951	4.500	-		Normal	8.868 - 12.670	-	-
Nissan	Silvia Q's (S13)	1988	JP	FR	L4	NA	135	1.090	8,074	4.470	-	-	Normal	5.445 - 13.225	-	-
Nissan	Silvia Q's (S13)	1991	JP	FR	L4	NA	140	1.110	7,929	4.470	-	-	Normal	5.673 - 8.105	-	-
Nissan	Silvia Q's Aero (S14)	1993	JP	FR	L4	NA	157	1.160	7,389	4.500	-	-	Normal	7.416 - 18.011	-	-
Nissan	Silvia Q's Aero (S14)	1996	JP	FR	L4	NA	160	1.190	7,438	4.520			Normal	7.612 - 10.875		-
Nissan	Silvia Spec R Aero (S15)	1999	JP	FR	L4	Turbo	250	1.240	4,960	4.445	-	-	Normal	10.350 - 13.454	-	
Nissan	Silvia Spec S Aero (S15)	1999	JP	FR	L4	NA	165	1.200	7,273	4.445			Normal	12.800 - 16.639		-
Nissan	Silvia Varietta (S15)	2000	JP	FR	L4	NA	165	1.330	8,061	4.445	-	-	Normal	13.990 - 20.985	-	
Nissan	Skyline 1500 Deluxe (S50D-1)	1963	JP	FR	L4	NA	70	960	13,714	4.100	Histórico	No venta	Raro	12.879	-	-
Nissan	Skyline 2000 GT-B (S54A)	1967	JP	FR	L6	NA	125	1.095	8,760	4.235	Histórico	No venta	-	-	FR Challenge (Principiante)	5.057
Nissan	Skyline 2000 GT-R (KPGC110)	1973	JP	FR	L6	NA	160	1.145	7,156	4.460	Histórico	No venta	Raro	29.749		-
Nissan	Skyline Coupe 350GT	2003	JP	FR	V6	NA	280	1.530	5,464	4.640	Nuevo	33.900	-	-	-	
Nissan	Skyline GT-R (R32)	1989	JP	4WD	L6	Turbo	309	1.430	4,628	4.545	-	-	Normal	15.574	-	-
Nissan	Skyline GT-R (R32)	1991	JP	4WD	L6	Turbo	309	1.480	4,790	4.545	-	-	Normal	15.784 - 22.550	-	-
Nissan	Skyline GT-R (R33)	1995	JP	4WD	L6	Turbo	324	1.530	4,722	4.675	-	-	Normal	16.747 - 23.925	-	-
Nissan	Skyline GT-R (R33)	1996	JP	4WD	L6	Turbo	324	1.530	4,722	4.675	-	-	Normal	16.887 - 24.125	-	-
Nissan	Skyline GT-R (R33)	1997	JP	4WD	L6	Turbo	324	1.530	4,722	4.675	-	-	Normal	17.097 - 41.522	-	-
Nissan	Skyline GT-R (R34)	1999	JP	4WD	L6	Turbo	333	1.540	4,625	4.600	-	-	Normal	24.990 - 32.486	-	-
Nissan	Skyline GT-R (R34)	2000	JP	4WD	L6	Turbo	280	1.540	5,500	4.600	Nuevo	50.480				-
Nissan	Skyline GT-R Hard Top 2000 (KPGC10)	1970	JP	FR	L6	NA	160	1.100	6,875	4.330	Histórico	No venta	-	-	Clásicos japoneses de los 70 (Japón)	16.999
Nissan	Skyline GT-R M-spec (R34)	2001	JP	4WD	L6	Turbo	280	1.560	5,571	4.600	Nuevo	59.500	-	-	-	-
Nissan	Skyline GT-R M-spec Nür (R34)	2002	JP	4WD	L6	Turbo	280	1.580	5,643	4.600	Nuevo	63.000	-	-	-	-
Nissan	Skyline GT-R N1 (R32)	1991	JP	4WD	L6	Turbo	309	1.470	4,757	4.545	-	-	Normal	15.067 - 36.592	-	-
Nissan	Skyline GT-R N1 (R33)	1995	JP	4WD	L6	Turbo	324	1.540	4,753	4.675		-	Normal	20.964 - 50.914	-	-
Nissan	Skyline GT-R Special Color Midnight Purple II (R34)	1999	JP	4WD	L6	Turbo	333	1.550	4,655	4.600	-	-	Raro	24.990 - 32.486	-	-
Nissan	Skyline GT-R Special Color Midnight Purple III (R34)	2000	JP	4WD	L6	Turbo	280	1.550	5,536	4.600	Nuevo	51.480	-	-	-	-
Nissan	Skyline GT-R V-spec (R32)	1993	JP	4WD	L6	Turbo	309	1.500	4,854	4.545	-	-	Normal	18.409 - 44.709	-	-
Nissan	Skyline GT-R V-spec (R33)	1995	JP	4WD	L6	Turbo	324	1.540	4,753	4.675	-	-	Normal	18.514 - 44.964	-	-
Nissan	Skyline GT-R V-spec (R33)	1996	JP	4WD	L6	Turbo	324	1.540	4,753	4.675		-	Normal	18.654 - 26.650	-	-

*Sobr. = Sobrealimentador, **No venta = No está a la venta, ***No revender = No se puede revender



	Fabricante	Nombre	Año	País	Tren de potencia	Motor	Aspiración (*)	Potencia (CV)	Peso (kg)	Relación potencia/peso (kg/CV)	Longitud (mm)	Disponibilidad en tiendas	Precio (Cr.)	Frecuencia en tiendas de segunda mano (**)	Gama de precios segunda mano (Cr.)	Coches de premio	Precio máximo de reventa (Cr.) (***)
[N]	Nissan	Skyline GT-R V-spec (R33)	1997	JP	4WD	L6	Turbo	325	1.540	4,738	4.675	-	-	Normal	18.864 - 35.034	-	-
	Nissan	Skyline GT-R V-spec (R34)	1999	JP	4WD	L6	Turbo	336	1.560	4,643	4.600	-	-	Normal	27.990 - 47.582	-	-
	Nissan	Skyline GT-R V-spec II (R32)	1994	JP	4WD	L6	Turbo	311	1.500	4,823	4.545		-	Normal	18.514 - 44.964	-	-
	Nissan	Skyline GT-R V-spec II (R34)	2000	JP	4WD	L6	Turbo	280	1.560	5,571	4.600	Nuevo	57.480	-	-	-	-
	Nissan	Skyline GT-R V-spec II N1 (R34)	2000	JP	4WD	L6	Turbo	280	1.550	5,536	4.600	Nuevo	60.980	-	-	-	-
	Nissan	Skyline GT-R V-spec II Nür (R34)	2002	JP	4WD	L6	Turbo	280	1.560	5,571	4.600	Nuevo	61.000	-	-	-	-
	Nissan	Skyline GT-R V-spec LM Limited (R33)	1996	JP	4WD	L6	Turbo	324	1.540	4,753	4.675	-	-	Raro	18.864 - 26.950	-	-
	Nissan	Skyline GT-R V-spec N1 (R32)	1993	JP	4WD	L6	Turbo	309	1.470	4,757	4.545	-	-	Normal	17.614 - 43.264	-	-
	Nissan	Skyline GT-R V-spec N1 (R34)	1999	JP	4WD	L6	Turbo	333	1.550	4,655	4.600	-	-	Normal	29.990 - 38.986	-	-
	Nissan	Skyline GTS25 Type S (R32)	1991	JP	FR	L6	NA	190	1.320	6,947	4.530	-	-	Normal	8.550 - 12.215	-	-
	Nissan	Skyline GTS-R (R31)	1987	JP	FR	L6	Turbo	210	1.340	6,381	4.660	-	-	Raro	11.899	-	-
	Nissan	Skyline GTS-t Type M (R32)	1989	JP	FR	L6	Turbo	215	1.260	5,860	4.530	-	-	Normal	8.347	-	-
	Nissan	Skyline GTS-t Type M (R32)	1991	JP	FR	L6	Turbo	215	1.260	5,860	4.530	-	-	Normal	9.313 - 13.305	-	-
	Nissan	Skyline HT 2000 RS-X Turbo C (R30)	1984	JP	FR	L4	Turbo	205	1.250	6,098	4.620	-	-	Normal	9.712 - 23.587	-	-
	Nissan	Skyline HT 2000 Turbo RS (R30)	1983	JP	FR	L4	Turbo	199	1.175	5,905	4.595			Normal	8.812 - 21.402	-	-
	Nissan	Skyline Sedan 300 GT	2001	JP	FR	V6	NA	260	1.490	5,731	4.675	Nuevo	32.500	-	-	-	-
	Nissan	Skyline Sedan 350 GT-8	2002	JP	FR	V6	NA	272	1.550	5,699	4.675	Nuevo	36.600			-	-
	Nissan	Skyline Sport Coupe (BLRA-3)	1962	JP	FR	L4	NA	94	1.350	14,362	4.650	Histórico	320.000	-	-	-	-
	Nissan	Stagea 25t RS Four S	1998	JP	4WD	L6	Turbo	282	1.650	5,851	4.800		-	Normal	16.300 - 21.189	-	-
	Nissan	Stagea 260RS Autech Version	1998	JP	4WD	L6	Turbo	285	1.720	6,035	4.880	-	-	Normal	22.500 - 29.249	-	-
	Nissan	Xanavi Hiroto GT-R (JGTC)	2001	JP	FR	L6	Turbo	460	1.100	2,391	4.600	Nuevo	1.350.000	-	-	-	-
	Nissan	Xanavi Nismo GT-R (JGTC)	2003	JP	FR	V6	Turbo	485	1.080	2,227	4.600	Nuevo	1.350.000	-	-	-	-
[O]	Opel	Astra Touring Car	2000	DE	FR	V8	NA	460	1.000	2,174	4.290	Nuevo	550.000	-	-	-	-
	Opel	Calibra Touring Car	1994	DE	4WD	V6	NA	420	1.040	2,476	4.673	Histórico	No venta	-	-	Opel: Trofeo Speedster (Coches alemanes)	371.874
	Opel	Corsa Comfort 1.4	2001	DE	FF	L4	NA	90	998	11,089	3.817	Nuevo	17.960	-	-	-	-
	Opel	Speedster	2000	DE	MR	L4	NA	147	850	5,782	3.790	Nuevo	44.690	-	-	-	-
	Opel	Speedster Turbo	2000	DE	MR	L4	Turbo	200	1.005	5,025	3.786	Nuevo	49.550	-	-	-	-
	Opel	Tigra 1.6i	1999	DE	FF	L4	NA	106	1.032	9,736	3.922	-	-	Normal	14.570 - 18.940	-	-
	Opel	Vectra 3.2 V6	2003	DE	FF	V6	NA	211	1.510	7,158	4.610	Nuevo	36.530	-	-	-	-
	Opera Performance	350Z	2004	JP	FR	V6	NA	350	1.340	3,829	4.374	Nuevo	70.000	-	-	-	-
	Opera Performance	S2000	2004	JP	FR	L4	NA	274	1.250	4,562	4.135	Nuevo	150.000	-	-	Polyphony Digital Cup (Extreme)	31.874
[P]	Pagani	Zonda C12	2000	IT	MR	V12	NA	394	1.250	3,173	4.345	Nuevo	388.720	-	-	-	-
	Pagani	Zonda C12S	2000	IT	MR	V12	NA	550	1.350	2,455	4.395	Nuevo	450.040	-	-	-	-
	Pagani	Zonda C12S 7.3	2002	IT	MR	V12	NA	555	1.250	2,252	4.395	Nuevo	631.680	-	-	-	-
	Pagani	Zonda LM Race Car	2001	IT	MR	-	NA	661	1.150	1,740	4.395	-	-	-	-	21: Batalla al rebufo (Misiones de conducción)	318.749
	Panoz	Esperante GTR-1 Race Car	1998	US	FR		NA	752	1.150	1,529	4.459	Nuevo	4.500.000	-	-	-	-
	Pescarolo	Courage C60 Race Car	2003	FR	MR	V6	Turbo	527	900	1,708	4.640	Nuevo	4.500.000	-	-	-	-
	Pescarolo	PlayStation C60 Race Car	2004	FR	MR	V10	NA	600	900	1,500	4.640	Nuevo	4.500.000	-	-	-	-
	Peugeot	106 Rallye	2003	FR	FF	L4	NA	103	890	8,641	3.690	Nuevo	12.630		-	-	-
	Peugeot	106 S16	2003	FR	FF	L4	NA	118	960	8,136	3.690	Nuevo	18.810	-	-	-	-
	Peugeot	205 Turbo 16	1985	FR	4WD	L4	Turbo	202	1.145	5,668	3.820	Histórico	No venta	Raro	27.439	-	-
	Peugeot	205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car	1986	FR	4WD	L4	Turbo	456	910	1,996	3.820	Histórico	No venta	-	-	Rally George V (Difícil) (Especial)	265.624
	Peugeot	205 Turbo 16 Rally Car	1985	FR	4WD	L4	Turbo	350	940	2,686	3.825	Histórico	No venta	-	-	Peugeot: Copa 206 (Coches franceses)	265.624

*Sobr. = Sobrealimentador, **No venta = No está a la venta, ***No revender = No se puede revender



Fabricante	Nombre	Año	País	Tren de potencia	Motor	Aspiración (*)	Potencia (CV)	Peso (kg)	Relación potencia/peso (kg/CV)	Longitud (mm)	Disponibilidad en tiendas	Precio (Cr.)	Frecuencia en tiendas de segunda mano (**)	Gama de precios segunda mano (Cr.)	Coches de premio	Precio máximo de reventa (Cr.) (***)
[P] Peugeot	206 CC	2001	FR	FF	L4	NA	136	1.190	8,750	3.810	Nuevo	26.520	-	-	-	
Peugeot	206 Rally Car	1999	FR	4WD	L4	Turbo	304	1.230	4,046	4.005	Nuevo	750.000	-	-	-	
Peugeot	206 RC	2003	FR	FF	L4	NA	177	1.110	6,271	3.835	Nuevo	29.090	-	-	-	
Peugeot	206 S16	1999	FR	FF	L4	NA	140	1.080	7,714	3.835	-	-	Normal	11.535 - 14.995	-	
Peugeot	307 XSi	2004	FR	FF	L4	NA	137	1.260	9,197	4.210	Nuevo	27.940	-	-	-	
Peugeot	406 3.0 V6 Coupe	1998	FR	FF	V6	NA	207	1.560	7,536	4.620	-	-	Normal	22.500 - 29.249	-	
Peugeot	905 Race Car	1992	FR	MR	V10	NA	520	750	1,442	4.640	Histórico	3.500.000	-	-	-	
Plymouth	Cuda 440 Six Pack	1971	US	FR	V8	NA	390	1.576	4,041	4.740	Histórico	58.360	-	-	-	
Plymouth	Super Bird	1970	US	FR	V8	NA	431	1.755	4,072	5.588	Histórico	No venta	-	-	Competición de "muscle cars" antiguos (América)	9.018
Polyphony Digital	Formula Gran Turismo	2004	JP	MR	-	NA	904	550	0,608	4.515	-	-	-	-	Nürburgring resistencia 24 h (Resistencia), Juego completado: 100%	1.593.749
Pontiac	GTO 5.7 Coupe	2004	US	FR	V8	NA	355	1.690	4,761	4.821	Nuevo	34.490	-	-	-	-
Pontiac	Solstice Coupe Concept	2002	US	FR	L4	Sobr.	243	1.318	5,424	3.904	Nuevo	No venta	-	-	Carné E (Plata)	No revender
Pontiac	Sunfire GXP Concept	2002	US	FF	L4	Sobr.	183	1.257	6,869	4.623	Nuevo	No venta	-	-	Carné A (Bronce)	No revender
Pontiac	Tempest Le Mans GTO	1964	US	FR	V8	NA	330	1.420	4,303	5.156	Histórico	52.600	-	-	-	-
Pontiac	Vibe GT	2003	US	FF	L4	NA	183	1.273	6,956	4.365	Nuevo	21.120	-	-	-	-
Proto Motors	Spirra 4.6 V8	2004	KR	MR	V8	NA	324	1.205	3,719	4.318	Nuevo	80.000	-	-	-	-
[R] RE Amemiya	Asparadrink RX-7 (JGTC)	2004	JP	FR	Rotor3	NA	310	1.100	3,548	4.285	Nuevo	500.000	-	-	-	-
Renault	5 Maxi Turbo Rally Car	1985	FR	MR	L4	Turbo	355	905	2,549	3.600	Histórico	No venta	-	-	Rally George V (Normal) (Especial)	265.624
Renault	5 Turbo	1980	FR	MR	L4	Turbo	162	970	5,988	3.665	Histórico	No venta	Raro	26.074	Tour de Tahiti (Fácil) (Especial)	15.831
Renault	Avantime	2002	FR	FF	V6	NA	210	1.741	8,290	4.642	Nuevo	52.570	-	-	Renault: Copa Megane (Coches franceses)	11.171
Renault	Clio Renault Sport 2.0 16V	2002	FR	FF	L4	NA	172	1.035	6,017	3.812	Nuevo	29.700	-	-	-	-
Renault	Clio Renault Sport V6 24V	2000	FR	MR	V6	NA	253	1.335	5,277	3.805	-	-	Raro	25.260 - 37.890	-	-
Renault	Clio Renault Sport V6 Phase 2	2003	FR	MR	V6	NA	255	1.400	5,490	3.841	Nuevo	53.720	-	-	-	-
Renault	Clio Sport Trophy V6 24V Race Car	2000	FR	MR	V6	NA	298	1.150	3,859	3.805	Nuevo	No venta	-	-	Renault: Trofeo Clio (Coches franceses)	95.624
Renault	Megane 2.0 16V	2003	FR	FF	L4	NA	133	1.230	9,248	4.209	Nuevo	26.390	-	-	-	-
Renault	Megane 2.0 IDE Coupe	2000	FR	FF	L4	NA	146	1.135	7,774	3.987	-	-	Normal	13.300 - 19.950	-	-
Ruf	3400S	2000	DE	MR	Boxer6	NA	310	1.300	4,194	4.315	Nuevo	77.730	-	-	-	-
Ruf	BTR	1986	DE	RR	Boxer6	Turbo	374	1.180	3,155	4.151	Histórico	112.480	-	-	-	-
Ruf	CTR "Yellow Bird"	1987	DE	RR	Boxer6	Turbo	469	1.150	2,452	4.151	Histórico	No venta	-	-	Boxer Spirit (Profesional)	50.283
Ruf	CTR2	1996	DE	4WD	Boxer6	Turbo	520	1.380	2,654	4.290	Histórico	297.110	-	-	-	-
Ruf	RGT	2000	DE	RR	Boxer6	NA	385	1.330	3,455	4.430	Nuevo	143.250	-	-	-	-
[S] Saleen	S7	2002	US	MR	V8	NA	558	1.250	2,240	4.774	Nuevo	419.130	-	-	-	-
Seat	Ibiza Cupra	2004	ES	FF	L4	Turbo	183	1.177	6,432	3.953	Nuevo	24.980	-	-	-	-
Shelby	Cobra 427	1967	US	FR	V8	NA	492	1.068	2,171	3.962	Histórico	530.550	-	-	-	-
Shelby	Mustang G.T. 350R	1965	US	FR	V8	NA	310	1.268	4,090	4.613	Histórico	No venta	-	-	Shelby: Copa Shelby Cobra (Coches americanos)	22.548
Shelby	Series 1 Super Charged	2003	US	FR	V8	NA	324	1.202	3,710	4.292	Nuevo	184.630	-	-	-	-
Spoon	Civic Type R (EK)	2000	JP	FF	L4	NA	218	820	3,761	4.185	Nuevo	75.000	-	-	-	-
Spoon	Fit Race Car	2003	JP	FF	L4	NA	126	990	7,857	3.830	Nuevo	50.000	-	-	-	-
Spoon	Integra Type R (DC2)	1999	JP	FF	L4	NA	220	1.080	4,909	4.380	Nuevo	75.000	-	-	-	-
Spoon	S2000	2000	JP	FR	L4	NA	275	1.100	4,000	4.135	Nuevo	85.000	-	-	-	
Spoon	S2000 Race Car	2000	JP	FR	L4	NA	315	1.050	3,333	4.135	Nuevo	200.000	-	-	-	-
Spyker	C8 Laviolette	2002	NL	FR	V8	NA	456	1.070	2,346	4.185	Nuevo	254.660	-	-	-	
Subaru	360	1958	JP	RR	L2	NA	16	385	24,063	2.990	Histórico	36.000	-	-	Subaru: Carrera Subaru 360 (Coches japoneses)	7.649
Subaru	Cusco Advan Impreza (JGTC)	2003	JP	FR	Boxer4	Turbo	300	1.100	3,667	4.405	Nuevo	500.000	-	-	-	
Subaru	Impreza Coupe WRX typeR STi Version VI (GC)	1999	JP	4WD	Boxer4	Turbo	289	1.260	4,360	4.350	-	-	Normal	15.045 - 19.558	-	-
Subaru	Impreza Premium Sports Coupe 22B-STi Version (GC)	1998	JP	4WD	Boxer4	Turbo	295	1.270	4,305	4.365	-	-	Raro	25.000 - 32.499	-	-
Subaru	Impreza Rally Car	1999	JP	4WD	Boxer4	Turbo	304	1.230	4,046	4.340	Nuevo	No venta	-	-	Rally de Yosemite I (Normal) (Especial)	159.374

*Sobr. = Sobrealimentador, **No venta = No está a la venta, ***No revender = No se puede revender

	Fabricante	Nombre	Año	País	Tren de potencia	Motor	Aspiración (*)	Potencia (CV)	Peso (kg)	Relación potencia/peso (kg/CV)	Longitud (mm)	Disponibilidad en tiendas	Precio (Cr.)	Frecuencia en tiendas de segunda mano (**)	Gama de precios segunda mano (Cr.)	Coches de premio	Precio máximo de reventa (Cr.) (***)
[S]	Subaru	Impreza Rally Car	2001	JP	4WD	-	Turbo	300	1.230	4,100	4.405	Nuevo	No venta	-	-	Rally de Chamonix (Normal) (Especial)	159.374
	Subaru	Impreza Rally Car	2003	JP	4WD	-	Turbo	300	1.230	4,100	4.405	Nuevo	750.000	-	-	-	
	Subaru	Impreza Rally Car Prototype	2001	JP	4WD	-	Turbo	305	1.230	4,033	4.405	Nuevo	No venta	-	-	Rally de Capri (Normal) (Especial)	159.374
	Subaru	Impreza Sedan WRX STi (GC)	1994	JP	4WD	Boxer4	Turbo	270	1.230	4,556	4.340	-	-	Normal	9.722 - 13.890	-	-
	Subaru	Impreza Sedan WRX STi (GD, Type-II)	2002	JP	4WD	Boxer4	Turbo	280	1.440	5,143	4.415	Nuevo	28.950	-	-	-	-
	Subaru	Impreza Sedan WRX STi Spec C (GD, Type-II)	2004	JP	4WD	Boxer4	Turbo	280	1.370	4,893	4.415	Nuevo	33.920	-	-	-	-
	Subaru	Impreza Sedan WRX STi Version (GD, Type-I)	2000	JP	4WD	Boxer4	Turbo	310	1.430	4,613	4.405	-	-	Normal	15.990 - 23.985	-	-
	Subaru	Impreza Sedan WRX STi Version II (GC)	1995	JP	4WD	Boxer4	Turbo	271	1.240	4,576	4.340	-	-	Normal	9.617 - 13.740	-	-
	Subaru	Impreza Sedan WRX STi Version III (GC)	1996	JP	4WD	Boxer4	Turbo	280	1.250	4,464	4.340	-	-	Normal	10.097 - 14.425	-	-
	Subaru	Impreza Sedan WRX STi Version IV (GC)	1997	JP	4WD	Boxer4	Turbo	283	1.250	4,417	4.340	-	-	Normal	10.146 - 18.843	-	-
	Subaru	Impreza Sedan WRX STi Version V (GC)	1998	JP	4WD	Boxer4	Turbo	283	1.270	4,488	4.350	-	-	Normal	14.595 - 18.973	-	-
	Subaru	Impreza Sedan WRX STi Version VI	1999	JP	4WD	Boxer4	Turbo	290	1.270	4,379	4.350	-	-	Normal	14.595 - 24.811	-	-
	Subaru	Impreza Sports Wagon STi (GG, Type-I)	2000	JP	4WD	Boxer4	Turbo	310	1.430	4,613	4.405	-	-	Normal	14.990 - 22.485	-	-
	Subaru	Impreza Sports Wagon WRX STi Version VI (GF)	1999	JP	4WD	Boxer4	Turbo	287	1.310	4,564	4.350	-	-	Normal	14.595 - 24.811	-	-
	Subaru	Impreza Super Touring Car	2001	JP	4WD	Boxer4	Turbo	421	1.030	2,447	4.505	-	-	-	-	Subaru: Las estrellas de Pleiades (Coches japoneses)	95.624
	Subaru	Impreza WRX STi Prodrive Style (GD, Type-I)	2001	JP	4WD	L4	Turbo	310	1.430	4,613	4.405	-	-	Raro	20.442 - 23.587	-	-
	Subaru	Legacy B4 2.0 GT	2003	JP	4WD	Boxer4	Turbo	280	1.410	5,036	4.635	Nuevo	27.300	-	-	-	-
	Subaru	Legacy B4 2.0 GT Spec B	2003	JP	4WD	Boxer4	Turbo	280	1.430	5,107	4.635	Nuevo	28.800	-			
	Subaru	Legacy B4 3.0 R	2003	JP	4WD	Boxer6	NA	250	1.460	5,840	4.635	Nuevo	28.500	-	-	-	-
	Subaru	Legacy B4 Blitzen	2000	JP	4WD	Boxer4	Turbo	280	1.450	5,179	4.630	-	-	Normal	15.000 - 25.499	-	-
	Subaru	Legacy B4 RSK	1998	JP	4WD	Boxer4	Turbo	280	1.440	5,143	4.605	-	-	Normal	12.940 - 16.821	-	-
	Subaru	Legacy Touring Wagon 2.0 GT	2003	JP	4WD	Boxer4	Turbo	280	1.430	5,107	4.680	Nuevo	28.800	-	-	-	-
	Subaru	Legacy Touring Wagon 2.0 GT Spec B	2003	JP	4WD	Boxer4	Turbo	280	1.450	5,179	4.680	Nuevo	30.300	-	-	-	-
	Subaru	Legacy Touring Wagon 3.0 R	2003	JP	4WD	Boxer6	NA	250	1.480	5,920	4.860	Nuevo	30.000	-	-	-	-
	Subaru	Legacy Touring Wagon GT-B	1996	JP	4WD	Boxer4	Turbo	280	1.430	5,107	4.680	-	-	Normal	10.265 - 14.665	-	-
	Suzuki	Alto Lapin Turbo	2002	JP	4WD	L3	Turbo	60	840	14,000	3.395	Nuevo	12.400	-			-
	Suzuki	Alto Works RS-Z	1997	JP	4WD	L3	Turbo	64	710	11,094	3.295	-	-	Normal	4.269 - 7.929	-	-
	Suzuki	Alto Works Suzuki Sport Limited	1997	JP	4WD	L3	Turbo	64	710	11,094	3.295	-	-	Normal	3.902 - 7.247	-	-
	Suzuki	Cappuccino (EA11R)	1991	JP	FR	L3	Turbo	63	700	11,111	3.295	-	-	Normal	5.102 - 12.392	-	-
	Suzuki	Cappuccino (EA21R)	1995	JP	FR	L3	Turbo	64	690	10,781	3.295	-	-	Normal	5.102 - 7.290	-	
	Suzuki	Concept-S2	2003	JP	FF	L4	NA	180	1.000	5,556	3.695	Nuevo	No venta			Suzuki: Copa Suzuki K-Car (Coches japoneses)	No revender
	Suzuki	Escudo Dirt Trial Car	1998	JP	4WD	V6	Turbo	995	800	0,804	5.050	Histórico	No venta	-	-	Rally de Yosemite I (Difícil) (Especial)	265.624
	Suzuki	GSX-R/4	2001	JP	MR	-	NA	175	640	3,657	3.550	Nuevo	No venta		-	Suzuki: Suzuki Concept (Coches japoneses)	No revender
	Suzuki	Kei Works	2002	JP	4WD	L3	Turbo	64	820	12,813	3.395	Nuevo	14.140	-	-	-	-
	Suzuki	MR Wagon Sport	2004	JP	FF	L3	Turbo	64	860	13,438	3.395	Nuevo	12.800	-	-	-	-
	Suzuki	Wagon R RR	1998	JP	4WD	L3	Turbo	64	820	12,813	3.395	-	-	Normal	6.410 - 8.332	-	-
[T]	Tommy kaira	ZZII	2000	JP	4WD	-	Turbo	550	1.000	1,818	4.300	Nuevo	500.000	-	-	-	-
	Tommy kaira	ZZ-S	2000	JP	MR	L4	NA	195	690	3,538	3.630	Nuevo	59.500	-		-	
	Tom's	X540 Chaser	2000	JP	FR	L6	Turbo	320	1.490	4,656	4.715	Nuevo	50.000	-	-	-	-
	Toyota	2000GT	1967	JP	FR	L6	NA	150	1.120	7,467	4.175	Histórico	160.000	-	-	-	-
	Toyota	7 Race Car	1970	JP	MR	V8	Turbo	800	620	0,775	3.750	Histórico	No venta	-	-	25: 1 vuelta (Misiones de conducción)	244.374

*Sobr. = Sobrealimentador, **No venta = No está a la venta, ***No revender = No se puede revender



[T]

Fabricante	Nombre	Año	País	Tren de potencia	Motor	Aspiración (*)	Potencia (CV)	Peso (kg)	Relación potencia/peso (kg/CV)	Longitud (mm)	Disponibilidad en tiendas	Precio (Cr.)	Frecuencia en tiendas de segunda mano (**)	Gama de precios segunda mano (Cr.)	Coches de premio	Precio máximo de reventa (Cr.) (***)
Toyota	Altezza Touring Car	2001	JP	FR	L4	NA	306	1.000	3,268	4.500	-	-	-	-	Toyota: Carrera Altezza (Coches japoneses)	95.624
Toyota	AU Cerumo Supra (JGTC)	2001	JP	FR	L4	Turbo	470	1.100	2,340	4.520	Nuevo	1.350.000	-	-	-	-
Toyota	bB 1.5Z X Version	2000	JP	FF	L4	NA	109	1.050	9,633	3.845	Nuevo	15.780	-	-	-	-
Toyota	Caldina GT-Four	2002	JP	4WD	L4	Turbo	260	1.480	5,692	4.510	Nuevo	27.100	-	-	-	-
Toyota	Carina ED 2.0 X 4WS	1989	JP	FF	L4	NA	125	1.200	9,600	4.485	-	-	Normal	6.072 - 14.747	-	-
Toyota	Castrol Tom's Supra (JGTC)	2000	JP	FR	L4	Turbo	470	1.100	2,340	4.520	Nuevo	1.350.000	-	-	-	-
Toyota	Castrol Tom's Supra (JGTC)	2001	JP	FR	L4	Turbo	470	1.100	2,340	4.520	Nuevo	1.350.000	-	-	-	-
Toyota	Celica 1600GT (TA22)	1970	JP	FR	L4	NA	115	940	8,174	4.165	Histórico	No venta	Raro	8.364	-	-
Toyota	Celica 2000GT-Four (ST165)	1986	JP	4WD	L4	Turbo	185	1.350	7,297	4.365	-	-	Normal	10.415 - 25.295	-	-
Toyota	Celica 2000GT-R (ST162)	1986	JP	FF	L4	NA	160	1.130	7,063	4.365	-	-	Normal	7.269	-	-
Toyota	Celica GT-Four (ST205)	1998	JP	4WD	L4	Turbo	255	1.390	5,451	4.420	-	-	Normal	16.510 - 21.462	-	-
Toyota	Celica GT-Four Rally Car (ST185)	1995	JP	4WD	L4	Turbo	299	1.200	4,013	4.410	Histórico	No venta	-	-	Rally de Yosemite II (Normal) (Especial)	159.374
Toyota	Celica GT-Four Rally Car (ST205)	1995	JP	4WD	L4	Turbo	300	1.200	4,000	4.424	Histórico	No venta	-	-	Rally Alpes suizos (Normal) (Especial)	159.374
Toyota	Celica GT-Four RC (ST185)	1991	JP	4WD	L4	Turbo	235	1.460	6,213	4.410	-	-	Normal	11.098 - 15.855	-	
Toyota	Celica GT-R (ST183, 4WS)	1991	JP	FF	L4	NA	165	1.310	7,939	4.420	-	-	Normal	7.734 - 11.050	-	-
Toyota	Celica SS-II (ST202)	1997	JP	FF	L4	NA	200	1.200	6,000	4.435	-	-	Normal	7.475 - 13.883	-	-
Toyota	Celica SS-II (ZZT231)	1999	JP	FF	L4	NA	190	1.140	6,000	4.335	-	-	Normal	10.905 - 14.176	-	-
Toyota	Celica XX 2800GT	1981	JP	FR	L6	NA	170	1.235	7,265	4.660	-	-	Normal	8.130 - 19.745	-	-
Toyota	Corolla Levin BZ-R	1998	JP	FF	L4	NA	177	1.080	6,102	4.305	-	-	Normal	9.450 - 12.284	-	-
Toyota	Corolla Levin GT-APEX	1983	JP	FR	L4	NA	130	940	7,231	4.180	-	-	Normal	5.375	-	-
Toyota	Corolla Rally Car	1998	JP	4WD	L4	Turbo	303	1.230	4,059	4.100	Histórico	750.000	-	-	-	-
Toyota	Corolla Runx Z Aero Tourer	2002	JP	FF	L4	NA	190	1.160	6,105	4.175	Nuevo	20.080	-	-	-	-
Toyota	Denso Sard Supra GT (JGTC)	2000	JP	FR	L4	Turbo	470	1.100	2,340	4.520	Nuevo	1.350.000	-	-	-	-
Toyota	Esso Ultraflo Supra (JGTC)	2001	JP	FR	L4	Turbo	470	1.100	2,340	4.520	Nuevo	1.350.000	-	-	-	-
Toyota	GT-One Race Car (TS020)	1999	JP	MR	V8	Turbo	608	900	1,480	4.840	Histórico	4.500.000	Raro	2.924.999	-	-
Toyota	ist 1.5S	2002	JP	FF	L4	NA	109	1.020	9,358	3.855	Nuevo	16.000	-	-	-	-
Toyota	Minolta 88C-V Race Car	1989	JP	MR	V8	Turbo	800	850	1,063	4.715	Histórico	No venta	-	-	El Capitán 200 millas (Resistencia)	743.749
Toyota	Motor Triathlon Race Car	2004	JP	4WD	-	NA	266	1.200	4,511	4.059	Nuevo	No venta	-	-	4WD Challenge (Principiante)	No revender
Toyota	MR2 1600 G	1986	JP	MR	L4	NA	130	1.120	8,615	3.925	-	-	Normal	5.918 - 14.373	-	-
Toyota	MR2 1600 G-Limited Super Charger	1986	JP	MR	L4	Sobr.	142	1.070	7,535	3.950	-	-	Normal	7.349 - 17.849	-	-
Toyota	MR2 G-Limited	1997	JP	MR	L4	NA	202	1.220	6,040	4.170	-	-	Normal	8.259 - 20.059	-	-
Toyota	MR2 GT-S	1997	JP	MR	L4	Turbo	248	1.270	5,121	4.170	-	-	Normal	9.495 - 17.634	-	-
Toyota	MR2 S Edition (J)	1999	JP	MR	L4	NA	140	970	6,929	3.885	-	-	Normal	9.900 - 12.869	-	-
Toyota	MR2 V Edition (J)	2002	JP	MR	L4	NA	140	980	7,000	3.895	Nuevo	21.800	-	-	-	-
Toyota	Prius G (J)	2002	JP	FF	L4	NA	76	1.220	16,053	4.310	-	-	Normal	14.819 - 19.379	-	-
Toyota	Prius G Touring Selection (J)	2003	JP	FF	L4	NA	77	1.290	16,753	4.445	Nuevo	25.700	-	-	-	
Toyota	RSC	2001	JP	4WD	-	NA	280	1.350	4,821	4.115	Nuevo	No venta	-	-	Carrera Whistler Ice (Fácil) (Especial)	No revender
Toyota	RSC Rally Raid Car	2002	JP	4WD	L4	Turbo	423	1.000	2,364	4.115	-	-	-	-	Rally de Capri (Fácil) (Especial)	265.624
Toyota	Sera	1992	JP	FF	L4	NA	110	910	8,273	3.860	-	-	Normal	6.583 - 9.405	-	-
Toyota	Sports 800	1965	JP	FR	Boxer2	NA	45	580	12,889	3.610	Histórico	32.000	-	-	-	-
Toyota	Sprinter Trueno BZ-R	1998	JP	FF	L4	NA	177	1.080	6,102	4.305	-	-	Normal	9.450 - 12.284	-	-
Toyota	Sprinter Trueno GT-APEX	1983	JP	FR	L4	NA	129	940	7,287	4.205	-	-	Normal	5.375 - 13.055	-	
Toyota	Sprinter Trueno GT-APEX Shuichi Shigeno Version	2000	JP	FR	-	NA	210	825	3,929	4.205	-	-	Raro	26.250 - 39.375	-	-
Toyota	Starlet Glanza V	1997	JP	FF	L4	Turbo	135	920	6,815	3.790	-	-	Normal	5.004 - 9.294	-	-
Toyota	SuperAutobacs APEX MR-S (JGTC)	2000	JP	MR	L4	Turbo	300	1.125	3,750	3.885	Nuevo	500.000	-	-	-	-

*Sobr. = Sobrealimentador, **No venta = No está a la venta, ***No revender = No se puede revender



Fabricante	Nombre	Año	País	Tren de potencia	Motor	Aspiración (*)	Potencia (CV)	Peso (kg)	Relación potencia/peso (kg/CV)	Longitud (mm)	Disponibilidad en tiendas	Precio (Cr.)	Frecuencia en tiendas de segunda mano (**)	Gama de precios segunda mano (Cr.)	Coches de premio	Precio máximo de reventa (Cr.) (***)
[T] Toyota	Supra 2.5GT Twin Turbo R	1990	JP	FR	L6	Turbo	278	1.520	5,468	4.620	-	-	Normal	11.458 - 27.828	-	-
Toyota	Supra 3.0GT Turbo A	1988	JP	FR	L6	Turbo	240	1.570	6,542	4.620	-	-	Raro	14.178	-	-
Toyota	Supra RZ	1997	JP	FR	L6	Turbo	331	1.510	4,562	4.520	-	-	Normal	15.364 - 37.314	-	-
Toyota	Supra SZ-R	1997	JP	FR	L6	NA	225	1.450	6,444	4.520	-	-	Normal	11.899 - 28.899	-	-
Toyota	Tacoma X-Runner	2004	JP	FR	V6	NA	249	1.687	6,775	5.285	Nuevo	24.520	-	-	-	-
Toyota	TRD Celica Sports M (ZZT231)	2000	JP	FF	L4	NA	200	1.140	5,700	4.335	TRD	25.500	-	-	-	-
Toyota	Voltz S	2002	JP	FF	L4	NA	132	1.250	9,470	4.365	Nuevo	17.880	-	-	-	-
Toyota	WedsSport Celica (JGTC)	2003	JP	FR	L4	Turbo	300	1.050	3,500	4.340	Nuevo	500.000	-	-	-	-
Toyota	WILL VS	2001	JP	FF	L4	NA	190	1.190	6,263	4.385	Nuevo	20.500	-	-	-	-
Toyota	WoodOne Tom's Supra (JGTC)	2003	JP	FR	V8	NA	500	1.100	2,200	4.520	Nuevo	1.350.000	-	-	-	-
Toyota	Yaris F	1999	JP	FF	L4	NA	70	820	11,714	3.610	-	-	Normal	4.900 - 6.369	-	-
Toyota	Yaris RS 1.5 (J)	2000	JP	FF	L4	NA	110	940	8,545	3.630	Nuevo	14.530	-	-	-	
Toyota	Yaris RS Turbo (J)	2002	JP	FF	L4	Turbo	150	980	6,533	3.660	Nuevo	18.880	-	-	Toyota: Carrera Yaris (Coches japoneses)	4.011
Toyota	Yaris U Euro Sport Edition	2000	JP	FF	L4	NA	88	850	9,659	3.610	-	-	Normal	6.440 - 9.660	-	-
Trial	Celica SS-II (ZZT231)	2003	JP	FF	L4	Sobr.	283	1.140	4,028	4.335	Nuevo	100.000	-	-	-	
Triumph	Spitfire 1500	1974	GB	FR	L4	NA	72	809	11,236	3.780	Histórico	17.200	-	-	Triumph: Copa Spitfire (Coches británicos)	3.654
TVR	Cerbera Speed Six	1997	GB	FR	L6	NA	355	1.130	3,183	4.280	-	-	Raro	27.957 - 51.921	-	
TVR	Cerbera Speed Twelve	2000	GB	FR	V12	NA	811	1.020	1,258	4.620	Nuevo	259.970	-	-	TVR: Carreras Blackpool (Coches británicos)	55.243
TVR	Griffith 500	1994	GB	FR	V8	NA	345	1.060	3,072	3.892	-	-	Raro	20.555 - 29.365	-	-
TVR	T350C	2003	GB	FR	L6	NA	355	1.187	3,344	3.925	Nuevo	74.830	-	-	-	
TVR	Tamora	2002	GB	FR	L6	NA	350	1.060	3,029	3.925	Nuevo	70.940	-	-	-	
TVR	Tuscan Speed Six	2000	GB	FR	L6	NA	365	1.100	3,014	4.235	Nuevo	94.050	-	-	-	
TVR	V8S	1991	GB	FR	V8	NA	243	1.050	4,321	4.013	-	-	Raro	20.789 - 29.700	-	-
[V] Vauxhall	Astra Touring Car	2000	GB	FR	V8	NA	460	1.000	2,174	4.290	Nuevo	550.000	-	-	-	-
Vauxhall	Calibra Touring Car	1994	GB	4WD	V6	NA	456	1.060	2,325	4.673	Nuevo	1.750.000	-	-	-	-
Vauxhall	Corsa Comfort 1.4	2001	GB	FF	L4	NA	90	1.055	11,722	3.817	Nuevo	17.960	-	-	-	-
Vauxhall	Tigra 1.6i	1999	DE	FF	L4	NA	106	1.032	9,736	3.922	Nuevo	29.140	Normal	14.570 - 24.768	-	
Vauxhall	Vectra 3.2 V6	2003	GB	FF	V6	NA	211	1.510	7,156	4.610	Nuevo	36.530	-	-	-	
Vauxhall	VX 220	2000	GB	MR	L4	NA	147	850	5,782	3.790	Nuevo	44.690	-	-	-	-
Vauxhall	VX 220 Turbo	2000	GB	MR	L4	Turbo	200	1.005	5,025	3.786	Nuevo	49.550	-	-	-	-
Volkswagen	Beetle 1100 Standard (Type-11)	1949	DE	RR	Boxer4	NA	25	720	28,800	4.070	Histórico	No venta	-	-	Volkswagen: Copa Beetle (Coches alemanes)	8.499
Volkswagen	Bora V6 4Motion	2001	DE	4WD	V6	NA	204	1.540	7,549	4.375	Nuevo	38.910	-	-	-	-
Volkswagen	Golf I GTI	1976	DE	FF	L4	NA	110	820	7,455	3.705	Histórico	No venta	-	-	Volkswagen: Copa GTI (Coches alemanes)	3.187
Volkswagen	Golf IV GTI	2001	DE	FF	L4	Turbo	150	1.280	8,533	4.155	-	-	Normal	20.669 - 23.850	-	
Volkswagen	Golf IV R32	2003	DE	4WD	V6	NA	241	1.460	6,058	4.165	Nuevo	43.240	-	-	-	
Volkswagen	Golf V GTI	2005	DE	FF	L4	Turbo	200	1.336	6,680	4.204	Nuevo	32.750	-	-	-	
Volkswagen	Karmann Ghia Coupe (Type-1)	1968	DE	RR	Boxer4	NA	44	840	19,091	4.140	Histórico	No venta	-	-	Volkswagen: Copa Lupo (Coches alemanes)	4.504
Volkswagen	Lupo 1.4	2002	DE	FF	L4	NA	100	933	9,330	3.527	Nuevo	15.490	-	-	Carné B (Bronce)	3.291
Volkswagen	Lupo Cup Car	2000	DE	FF	L4	NA	125	840	6,720	3.527	Nuevo	50.000	-	-	-	-
Volkswagen	Lupo GTI	2001	DE	FF	L4	NA	125	975	7,800	3.524	Nuevo	24.160	-	-	-	-
Volkswagen	Lupo GTI Cup Car (J)	2003	DE	FF	L4	NA	125	1.010	8,080	3.525	Nuevo	50.000	-	-	-	-
Volkswagen	New Beetle 2.0	2000	DE	FF	L4	NA	117	1.228	10,496	4.081	Nuevo	25.980	-	-	-	
Volkswagen	New Beetle Cup Car	2000	DE	FF	V6	NA	204	1.170	5,735	4.081	Nuevo	50.000	-	-	-	
Volkswagen	New Beetle RSi	2000	DE	4WD	V6	NA	228	1.515	6,645	4.100	Nuevo	94.050	-	-	-	-
Volkswagen	Polo GTI	2001	DE	FF	L4	NA	125	1.090	8,720	3.750	Nuevo	26.720	-	-	-	-
Volkswagen	W12 Nardo Concept	2001	DE	MR	W12	NA	600	1.300	2,167	4.550	Nuevo	No venta	-	-	Like the Wind (Extreme)	No revender
Volvo	240 GLT Estate	1988	SE	FR	L4	NA	129	1.890	14,651	4.790	-	-	Normal	5.571 - 13.531	Liga europea de deportivos compactos (Europa)	3.382
Volvo	S60 T 5 Sport	2003	SE	FF	L5	Turbo	250	1.550	6,200	4.575	Nuevo	35.580	-	-	-	

*Sobr. = Sobrealimentador, **No venta = No está a la venta, ***No revender = No se puede revender



COCHES DE SEGUNDA MANO

Hay tres establecimientos de coches de segunda mano en el mapa del mundo del modo Gran Turismo. Uno se especializa en coches relativamente nuevos (de 1995 en adelante), otro en modelos de la primera mitad de los 90 y el último vende coches de los 80 o anteriores.

Los coches en oferta cambian cada siete días de tiempo de juego. La selección de vehículos disponibles no se hace al azar: en realidad, hay un patrón predeterminado que dura unos 700 días antes de volver al día uno. La fecha en curso del juego siempre se muestra en la esquina superior derecha del mapa del mundo. En la pantalla Casa podrás ver cuántos días de juego han transcurrido desde que comenzó tu partida.

Suele haber más de 100 vehículos de segunda mano disponibles en cada ciclo de siete días de juego. Por cada bucle de cien semanas, ¡hay un total de 12.226 coches! Para organizar de forma lógica esta desorbitada cantidad de datos, hemos separado los coches en dos categorías: Normales y Raros.

Un coche normal es un vehículo que está disponible al menos durante un 31% de cada bucle de 700 días. Si no puedes encontrar un coche normal concreto durante algún ciclo de 7 días, es probable (aunque no seguro) que aparezca en un ciclo posterior. Encontrarás todos los coches de segunda mano y sus distintos precios en la tabla que comienza en la página 180.

Un coche raro está disponible durante un 30% -como mucho- de cada ciclo de 700 días. Consulta la tabla siguiente para saber cuándo aparecerán.

La potencia (CV) de un coche de segunda mano suele ser de un 90% con respecto a la potencia original del coche. Con un simple cambio de aceite puedes hacer que esta cifra vuelva a un 99%. No obstante, hay un tipo especial de coches de segunda mano que ofrece un rendimiento equivalente al de coches recién salidos de fábrica: **los coches "de 10,0 km"**. Como su nombre indica, dichos coches cuentan con un kilometraje de tan solo 10,0 km y pueden considerarse prácticamente "como nuevos". Pero estos antiguos vehículos llevan un alto recargo en su precio: alrededor de un 143% más que un modelo de segunda mano normal. Por esa razón, los coches "de 10,0 km" sólo interesarán principalmente a los jugadores más perfeccionistas de GT4, los que únicamente se conformen con lo mejor de lo mejor. Estos coches son fáciles de detectar en las tres listas de coches de segunda mano: su kilometraje (obviamente de 10,0 km) aparece destacado en color naranja. Consulta la lista de coches "de 10,0 km" en la página 200 para saber cuándo estarán disponibles dichos vehículos.



Coches usados raros

Fabricante	Nombre	Año	Disponible los días
Aston Martin	*V8 Vantage*	*1999*	*085-091, 260-266, 267-273, 281-287, 484-490, 491-497, 498-504, 505-511, 526-532, 533-539, 617-623, 631-637, 638-644, 652-658*
Audi	*TT Coupe 1.8T Quattro*	*2000*	*029-035, 064-070, 071-077, 127-133, 134-140, 148-154, 197-203, 239-245, 267-273, 281-287, 302-308, 337-343, 393-399, 400-406, 463-469, 498-504, 617-623, 631-637, 638-644, 666-672, 680-686*
BMW	*M Coupe*	*1998*	*015-021, 029-035, 078-084, 141-147, 148-154, 155-161, 197-203, 204-210, 232-238, 260-266, 281-287, 316-322, 323-329, 372-378, 379-385, 428-434, 449-455, 491-497, 498-504, 526-532, 540-546, 547-553, 561-567, 617-623, 694-700*
Chevrolet	*Camaro Z28 Coupe*	*1997*	*015-021, 029-035, 036-042, 043-049, 078-084, 092-098, 148-154, 176-182, 197-203, 232-238, 246-252, 281-287, 288-294, 302-308, 358-364, 379-385, 386-392, 400-406, 421-427, 442-448, 456-462, 505-511, 512-518, 540-546, 568-574, 582-588, 589-595, 659-665, 666-672*
Chevrolet	*Corvette Grand Sport (C4)*	*1996*	*127-133, 204-210, 253-259, 288-294, 302-308, 393-399, 512-518, 526-532, 540-546, 596-602*
Fiat	*500F*	*1965*	*421-427, 435-441, 456-462, 554-560, 582-588, 638-644*
Fiat	*500L*	*1969*	*260-266, 344-350, 414-420, 421-427, 428-434, 554-560, 561-567, 582-588*
Fiat	*500R*	*1972*	*309-315, 407-413, 463-469, 484-490, 505-511*
Ford	*Mustang SVT Cobra R*	*2000*	*036-042, 043-049, 057-063, 085-091, 099-105, 113-119, 148-154, 183-189, 239-245, 246-252, 253-259, 288-294, 309-315, 358-364, 414-420, 428-434, 456-462, 505-511, 547-553, 561-567, 575-781, 610-616, 617-623, 645-651, 666-672*
Honda	*Accord Euro-R*	*2000*	*001-007, 029-035, 036-042, 057-063, 099-105, 134-140, 162-168, 190-196, 204-210, 211-217, 218-224, 232-238, 246-252, 253-259, 316-322, 323-329, 344-350, 351-357, 372-378, 442-448, 491-497, 547-553, 596-602, 631-637, 638-644, 652-658, 673-679, 680-686, 694-700*
Honda	*N360*	*1967*	*372-378, 386-392, 680-686*
Honda	*NSX Type R*	*1992*	*113-119, 141-147, 169-175, 218-224, 239-245, 260-266, 344-350, 365-371, 372-378, 393-399, 540-546, 610-616, 624-630, 638-644*
Honda	*S500*	*1963*	*358-364, 456-462, 533-539, 631-637*
Honda	*S600*	*1964*	*351-357, 582-588, 617-623*
Honda	*S800*	*1966*	*330-336, 344-350*
Honda	*Z Act*	*1970*	*386-392, 533-539, 645-651*
Isuzu	*117 Coupe*	*1968*	*372-378, 421-427, 456-462, 505-511, 673-679*
Isuzu	*Bellett 1600 GT-R*	*1969*	*449-455, 477-483, 603-609*
Jaguar	*XKR Coupe*	*1999*	*071-077, 085-091, 099-105, 120-126, 176-182, 218-224, 232-238, 239-245, 253-259, 260-266, 295-301, 302-308, 344-350, 358-364, 386-392, 463-469, 470-476, 477-483, 491-497, 589-595, 638-644, 645-651, 652-658, 659-665, 680-686*
Jensen Healey	*Interceptor MkIII*	*1974*	*274-280, 281-287, 302-308, 309-315, 323-329, 330-336, 386-392, 505-511, 512-518, 575-781, 603-609, 610-616, 624-630, 680-686*
Lancia	*Delta HF Integrale Evolutione*	*1991*	*491-497, 554-560, 673-679*
Lotus	*Carlton*	*1990*	*092-098, 099-105, 183-189, 218-224, 253-259, 281-287, 302-308, 414-420, 449-455, 477-483, 498-504, 561-567, 631-637, 666-672, 680-686*
Lotus	*Elise Sport 190*	*1998*	*022-028, 029-035, 057-063, 099-105, 148-154, 176-182, 183-189, 204-210, 302-308, 316-322, 358-364, 407-413, 470-476, 491-497, 533-539, 680-686*
Lotus	*Esprit V8 GT*	*1998*	*029-035, 148-154, 169-175, 183-189, 190-196, 218-224, 309-315, 386-392, 421-427, 484-490, 554-560, 561-567, 610-616, 659-665*
Lotus	*Esprit V8 SE*	*1998*	*029-035, 113-119, 211-217, 274-280, 407-413, 414-420, 428-434, 442-448, 470-476, 505-511, 575-781, 666-672, 694-700*
Mazda	*110S (L10B)*	*1968*	*407-413, 687-693*
Mazda	*787B Race Car (black version)*	*1991*	*694-700*
Mazda	*Autozam AZ-1*	*1992*	*106-112, 127-133, 148-154, 155-161, 162-168, 253-259, 260-266, 295-301, 393-399, 477-483, 519-525, 540-546, 547-553, 582-588, 631-637, 645-651, 673-679*





Fabricante	Nombre	Año	Disponible los días
Mazda	Carol 360 Deluxe	1962	449-455, 491-497, 547-553, 582-588
Mazda	RX-7 Infini III (FC, J)	1990	064-070, 127-133, 211-217, 239-245, 260-266, 281-287, 414-420, 435-441, 442-448, 456-462, 463-469, 498-504, 512-518
Mazda	RX-7 Type R Bathurst R (FD)	2001	036-042, 309-315, 351-357, 365-371, 400-406, 414-420, 442-448, 477-483, 491-497, 554-560, 645-651, 659-665, 680-686
Mazda	RX-7 Type RS (FD)	2000	015-021, 022-028, 029-035, 050-056, 057-063, 078-084, 085-091, 092-098, 099-105, 155-161, 169-175, 190-196, 211-217, 232-238, 274-280, 302-308, 337-343, 379-385, 393-399, 414-420, 477-483, 484-490, 498-504, 540-546, 582-588, 596-602, 610-616, 645-651, 666-672
Mazda	RX-7 Type RZ (FD)	2000	106-112, 120-126, 211-217, 267-273, 288-294, 295-301, 323-329, 421-427, 449-455, 491-497, 512-518, 526-532, 596-602, 645-651
Mazda	RX-7 Type RZ (FD, J)	1996	029-035, 057-063, 099-105, 183-189, 190-196, 204-210, 239-245, 253-259, 260-266, 274-280, 309-315, 323-329, 351-357, 372-378, 393-399, 449-455, 491-497, 519-525, 610-616, 617-623, 624-630, 652-658, 673-679
Mercedes-Benz	SL 600 (R129)	1998	064-070, 120-126, 134-140, 141-147, 232-238, 281-287, 288-294, 295-301, 302-308, 309-315, 316-322, 365-371, 379-385, 400-406, 407-413, 414-420, 435-441, 498-504, 540-546, 554-560, 561-567, 568-574, 575-781, 610-616, 617-623, 631-637, 638-644, 659-665, 666-672
Mercury	Cougar XR-7	1967	281-287, 316-322, 323-329, 330-336, 337-343, 351-357, 379-385, 428-434, 442-448, 491-497, 505-511, 575-781, 589-595, 617-623, 631-637, 694-700
Mitsubishi	3000GT MR (J)	1995	176-182, 225-231, 253-259, 267-273, 295-301, 498-504, 505-511, 554-560, 568-574, 617-623, 638-644, 652-658, 687-693, 694-700
Mitsubishi	3000GT MR (J)	1998	134-140, 155-161, 218-224, 246-252, 288-294, 372-378, 421-427, 484-490, 526-532, 631-637
Mitsubishi	Galant GTO MR	1970	330-336, 442-448, 554-560, 596-602, 624-630
Mitsubishi	Lancer Evolution VI GSR Tommi Makinen Edition	2000	029-035, 036-042, 043-049, 071-077, 085-091, 092-098, 183-189, 190-196, 232-238, 246-252, 260-266, 337-343, 351-357, 372-378, 379-385, 386-392, 393-399, 400-406, 414-420, 435-441, 449-455, 540-546, 547-553, 561-567, 575-781, 596-602, 638-644, 666-672, 694-700
Mitsubishi	Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition	2000	064-070, 078-084, 092-098, 099-105, 113-119, 183-189, 197-203, 225-231, 232-238, 253-259, 260-266, 267-273, 281-287, 288-294, 358-364, 407-413, 428-434, 463-469, 512-518, 519-525, 526-532, 547-553, 582-588, 596-602, 645-651, 659-665, 673-679
Mitsubishi	Lancer EX 1800 GSR IC Turbo	1983	183-189, 246-252, 260-266, 323-329, 337-343, 358-364, 442-448, 568-574, 589-595, 610-616, 631-637, 673-679
Nissan	Bluebird 1600 Deluxe (510)	1969	442-448, 512-518, 519-525, 582-588, 596-602, 603-609, 610-616
Nissan	Fairlady 2000 (SR311)	1968	309-315, 379-385, 547-553, 652-658
Nissan	R390 GT1 Race Car (black version)	1998	694-700
Nissan	R92CP Race Car (black version)	1992	694-700
Nissan	Sileighty	1998	106-112, 113-119, 183-189, 358-364, 470-476, 568-574, 582-588, 617-623, 673-679, 687-693
Nissan	Silvia (CSP311)	1965	393-399, 589-595
Nissan	Silvia 240 RS (S100)	1983	498-504, 582-588
Nissan	Skyline 1500 Deluxe (S50D-1)	1963	344-350, 428-434, 442-448
Nissan	Skyline 2000 GT-R (KPGC110)	1973	414-420, 428-434, 491-497
Nissan	Skyline GT-R Special Color Midnight Purple II (R34)	1999	078-084, 085-091, 099-105, 204-210, 211-217, 246-252, 253-259, 337-343, 358-364, 365-371, 407-413, 456-462, 470-476, 477-483, 498-504, 512-518, 547-553, 554-560, 568-574, 589-595, 596-602, 631-637, 680-686, 687-693, 694-700
Nissan	Skyline GT-R V-spec LM Limited (R33)	1996	064-070, 071-077, 078-084, 099-105, 113-119, 127-133, 162-168, 176-182, 190-196, 274-280, 281-287, 407-413, 442-448, 533-539, 561-567, 568-574, 582-588, 631-637, 638-644, 645-651, 659-665, 687-693, 694-700
Nissan	Skyline GTS-R (R31)	1987	043-049, 064-070, 092-098, 190-196, 246-252, 260-266, 414-420, 463-469, 491-497, 533-539
Peugeot	205 Turbo 16	1985	358-364, 568-574
Renault	5 Turbo	1980	365-371, 386-392
Renault	Clio Renault Sport V6 24V	2000	029-035, 043-049, 057-063, 071-077, 078-084, 141-147, 197-203, 204-210, 211-217, 232-238, 239-245, 302-308, 337-343, 358-364, 372-378, 407-413, 421-427, 442-448, 449-455, 484-490, 505-511, 512-518, 540-546, 575-781, 617-623, 673-679, 694-700
Subaru	Impreza Premium Sports Coupe 22B-STi Version (GC) 1998		225-231, 274-280, 295-301, 309-315, 330-336, 351-357, 358-364, 400-406, 491-497, 540-546
Subaru	Impreza WRX STi Prodrive Style (GD, Type-I)	2001	064-070, 113-119, 120-126, 155-161, 162-168, 183-189, 351-357, 372-378, 400-406, 449-455, 505-511, 512-518, 568-574, 575-781, 589-595, 631-637, 680-686
Toyota	Celica 1600GT (TA22)	1970	344-350, 379-385, 400-406, 428-434, 491-497, 554-560
Toyota	GT-One Race Car (TS020) (black version)	1999	694-700
Toyota	Sprinter Trueno GT-APEX Shuichi Shigeno Version	2000	134-140, 141-147, 155-161, 162-168, 176-182, 197-203, 225-231, 281-287, 344-350, 379-385, 421-427, 519-525, 526-532, 533-539, 652-658, 673-679, 694-700
Toyota	Supra 3.0GT Turbo A	1988	043-049, 050-056, 099-105, 106-112, 113-119, 141-147, 190-196, 197-203, 225-231, 232-238, 288-294, 316-322, 344-350, 365-371, 379-385, 400-406, 407-413, 463-469, 491-497, 512-518, 575-781, 603-609, 610-616, 631-637, 645-651, 652-658, 666-672, 673-679, 687-693, 694-700
TVR	Cerbera Speed Six	1997	071-077, 099-105, 127-133, 155-161, 169-175, 204-210, 218-224, 232-238, 246-252, 267-273, 274-280, 288-294, 295-301, 470-476, 484-490, 512-518, 575-781, 589-595, 617-623, 624-630, 666-672, 687-693
TVR	Griffith 500	1994	078-084, 085-091, 120-126, 127-133, 148-154, 169-175, 204-210, 211-217, 239-245, 323-329, 330-336, 393-399, 421-427, 428-434, 463-469, 470-476, 477-483, 484-490, 491-497, 547-553, 554-560, 582-588, 631-637, 673-679, 694-700
TVR	V8S	1991	008-014, 064-070, 078-084, 085-091, 092-098, 141-147, 183-189, 267-273, 358-364, 393-399, 407-413, 470-476, 477-483, 484-490, 512-518, 547-553, 561-567, 568-574, 638-644, 652-658



Coches "de 10,0 km"

Días disponibles	Fabricante	Nombre	Año	Precio (Cr.)	Aumento de precio	Relación potencia/peso
638-644	Mitsubishi	Lancer Evolution VI RS	1999	22.082	70%	3,975
099-105	Jaguar	XKR Coupe	1999	108.799	70%	4,260
141-147	Honda	NSX Type R	1992	82.509	143%	4,271
351-357	Mazda	RX-7 Type R Bathurst R (FD)	2001	28.882	31%	4,286
225-231	Subaru	Impreza Sedan WRX STi Version VI	1999	24.811	70%	4,379
225-231	Mazda	RX-7 Type RS (FD)	1998	32.112	70%	4,384
519-525	Mitsubishi	Lancer Evolution VII GSR	2001	25.482	31%	4,389
302-308, 358-364	Honda	NSX Type S Zero	1999	83.784	70%	4,394
477-483	Toyota	Supra RZ	1997	37.314	143%	4,562
498-504	BMW	M Coupe	1998	67.064	70%	4,564
519-525	Subaru	Impreza Sports Wagon WRX STi Version VI (GF)	1999	24.811	70%	4,564
225-231	Nissan	Skyline GT-R V-spec (R34)	1999	47.582	70%	4,643
288-294, 547-553	Mitsubishi	Lancer Evolution II GSR	1994	24.632	143%	4,682
253-259, 687-693	Mitsubishi	Lancer Evolution III GSR	1995	25.227	143%	4,684
043-049	Nissan	Skyline GT-R (R33)	1997	41.522	143%	4,722
043-049, 204-210	Nissan	Skyline GT-R V-spec (R33)	1995	44.964	168%	4,753
519-525	Nissan	Skyline GT-R N1 (R33)	1995	50.914	143%	4,753
218-224	Nissan	Skyline GT-R V-spec N1 (R32)	1993	43.264	143%	4,757
400-406	Nissan	Skyline GT-R N1 (R32)	1991	36.592	143%	4,757
351-357	Mazda	RX-7 Type RZ (FD, J)	1992	34.127	143%	4,805
673-679	Nissan	Skyline GT-R V-spec II (R32)	1994	44.964	143%	4,823
183-189, 316-322, 519-525, 652-658	Nissan	Skyline GT-R V-spec (R32)	1993	44.709	143%	4,854
484-490	Honda	NSX	1995	71.884	143%	4,856
687-693	Honda	NSX	1993	70.609	143%	4,856
463-469	Honda	NSX	1990	68.025	143%	4,856
456-462	Mazda	RX-7 Type RZ (FD, J)	1995	33.659	143%	4,883
386-392	Mazda	RX-7 Type R-S (FD, J)	1995	33.064	143%	4,922
379-385, 652-658	Subaru	Legacy B4 Blitzen	2000	25.499	70%	5,179
449-455, 547-553	Honda	Integra Type R (DC2)	1998	20.042	70%	5,347
477-483	Nissan	300ZX 2seater (Z32)	1998	33.914	70%	5,371
015-021	Mitsubishi	3000GT VR-4 Turbo (J)	1995	36.667	143%	5,394
624-630, 687-693	Toyota	Supra 2.5GT Twin Turbo R	1990	27.828	143%	5,468
260-266	Mazda	RX-7 Infini III (FC, J)	1990	22.983	143%	5,660
113-119	Nissan	Silvia K's (S13)	1991	17.331	143%	5,680
589-595	Honda	Civic Type R (EK)	1998	16.982	70%	5,738
225-231	Mitsubishi	FTO GPX	1994	19.439	143%	5,850
351-357	Mitsubishi	Eclipse GT	1995	18.206	143%	5,885
463-469, 540-546	Nissan	Skyline HT 2000 Turbo RS (R30)	1983	21.402	143%	5,905
225-231	Honda	Civic Type R (EP)	2001	18.699	31%	5,920
463-469	Nissan	200SX	1996	21.232	143%	5,922
687-693	Honda	Prelude Si VTEC	1991	18.742	143%	5,953
162-168	Acura	CL 3.2 Type-S	2001	27.352	31%	6,030
057-063	Honda	Prelude Type S	1996	22.550	143%	6,037
519-525	Toyota	MR2 G-Limited	1997	20.059	143%	6,040
253-259	Honda	Accord Euro-R	2000	21.530	70%	6,045
463-469, 512-518, 561-567	Nissan	Skyline HT 2000 RS-X Turbo C (R30)	1984	23.587	143%	6,098
687-693	Honda	Civic SiR-II (EG)	1995	14.432	143%	6,154
463-469	Honda	CR-X SiR	1990	13.149	143%	6,163
204-210	Honda	Civic SiR-II (EG)	1993	13.922	143%	6,228
687-693	Honda	Civic SiR-II (EG)	1992	13.769	143%	6,228
239-245	Toyota	Supra SZ-R	1997	28.899	143%	6,444
547-553	Mazda	MX-5 1800 RS (NB, J)	2000	19.787	70%	6,564
386-392, 463-469, 666-672	Honda	City Turbo II	1983	10.522	143%	6,682
463-469, 617-623	Mazda	RX-7 GT-Limited (FC, J)	1985	14.364	143%	6,919
379-385	Mitsubishi	3000GT SR (J)	1998	25.482	70%	7,111
463-469	Toyota	Celica XX 2800GT	1981	19.745	143%	7,265
274-280, 463-469, 610-616	Toyota	Sprinter Trueno GT-APEX	1983	13.055	143%	7,287
148-154, 463-469	Toyota	Celica 2000GT-Four (ST165)	1986	25.295	248%	7,297
225-231	MG	MGF	1997	34.688	143%	7,329









Días disponibles	Fabricante	Nombre	Año	Precio (Cr.)	Aumento de precio	Relación potencia/peso
414-420, 687-693	Nissan	Silvia Q's Aero (S14)	1993	18.011	143%	7,389
085-091, 148-154, 463-469	Honda	Ballade Sports CR-X 1.5i	1983	10.794	143%	7,409
211-217, 463-469, 540-546	Toyota	MR2 1600 G-Limited Super Charger	1986	17.849	202%	7,535
085-091, 617-623	Mazda	MX-5 (NA)	1989	14.449	143%	7,833
225-231	Alfa Romeo	166 2.5 V6 24V Sportronic	1998	49.903	70%	7,876
085-091, 253-259, 561-567, 610-616	Nissan	Silvia Q's (S13)	1988	13.225	143%	8,074
463-469, 617-623	Honda	Civic 1500 3door 25i	1983	10.106	143%	8,150
463-469	Toyota	MR2 1600 G	1986	14.373	143%	8,615
148-154, 617-623	Nissan	Exa Canopy L.A.Version Type S	1988	12.588	143%	9,386
274-280	Toyota	Carina ED 2.0 X 4WS	1989	14.747	143%	9,600
085-091	Vauxhall	Tigra 1.6i	1999	24.768	70%	9,736
498-504	Mitsubishi	Minica Dangan ZZ	1989	8.652	143%	10,000
463-469	Honda	Accord Coupe (US)	1988	22.099	143%	10,167
050-056	Mercedes-Benz	A 160 Avantgarde	1998	28.066	70%	10,931
260-266	Suzuki	Cappuccino (EA11R)	1991	12.392	143%	11,111
631-637	Honda	Beat	1991	11.729	143%	11,875
365-371	Honda	Beat Version Z	1993	12.324	143%	11,875
442-448	Daihatsu	Move SR-XX 4WD	1997	10.701	143%	12,656
085-091	Nissan	Be-1	1987	10.990	143%	12,885
148-154	Nissan	Pao	1989	13.089	143%	14,038
337-343, 477-483	Volvo	240 GLT Estate	1988	13.531	143%	14,651
337-343	Toyota	Prius G (J)	2002	19.379	31%	16,053
085-091, 092-098, 253-259	Honda	Today G	1985	5.694	143%	17,742
463-469	Fiat	500R	1972	13.344	143%	31,316

COLECCIÓN DE COCHES

Hacerse con todos los vehículos de Gran Turismo 4 es un objetivo a largo plazo que sólo está al alcance de unos pocos jugadores entusiastas; y, francamente, pocos se plantearán siquiera acometer una tarea de tales magnitudes. Para ayudar a los que simplemente deseen encontrar los coches más excepcionales, hemos recopilado las siguientes listas. Contienen los vehículos de atributos excepcionales y características notables; por ejemplo, los vehículos más antiguos del juego, coches del campeonato mundial y los más populares en la liga online de Gran Turismo 4.

En la liga, miles de jugadores de GT4 aportaron diariamente sus tácticas de juego a esta Guía Oficial entre marzo y mayo de 2005, registrando sus mejores marcas en cada circuito en tres categorías de potencia. Encontrarás una selección de los mejores tiempos en cada pista en el capítulo Circuitos. En esta sección de la guía hemos incluido los coches más populares de la competición. Si los mejores jugadores europeos de GT4 han preferido estos vehículos, ¡por algo será!

Coches clásicos legendarios

Coches clásicos que tienen un lugar preferente en el aparcamiento de la historia del automóvil.



Mercedes-Benz
Benz Patent Motor Wagen
1886



Mercedes-Benz
Daimler Motor Carriage
1886



Ford
Model T Tourer
1915





Audi
Auto Union V16 Type C Streamline
1937



Volkswagen
Beetle 1100 Standard (Type-11)
1949



Chevrolet
Corvette Convertible (C1)
1954



Citroen
2CV Type A
1954



Mercedes-Benz
300 SL Coupe
1954



Subaru
360
1958





Jaguar
E-Type Coupe
1961



Coches especiales y únicos

Una selección de coches especiales, raros y únicos.



Audi
Le Mans Quattro
2003



Audi
Nuvolari Quattro
2003



Cadillac
Cien
2002



Chevrolet
Silverado SST
Concept 2002



DMC
DeLorean
S2 2004



Dodge
Viper GTS-R Concept
2000





Dome
Zero
1978



Ford
GT Concept
2002



Honda
Dualnote
2001

Honda
HSC
2003

Honda
NSX-R Concept
2001





Jay Leno
Tank Car
2003



Land Rover
Range Stormer Concept
2004



Mazda
6 MPS
2005



Mazda
Kusabi
2003



Mitsubishi
HSR-II Concept
1989



Mitsubishi
i Concept
2003



Nike
One
2004



Nissan
Sileighty
1998



Nissan
GT-R Concept (Tokyo Show '01)
2001



Pontiac
Solstice Coupe Concept
2002





Suzuki
GSX-R/4
2001



Toyota
Motor Triathlon Race Car
2004



Toyota
Sprinter Trueno GT-APEX Shuichi Shigeno Version
2000



Volkswagen
W12 Nardo Concept
2001



Coches de competiciones de resistencia/24 h

Coches que han participado en legendarias carreras de resistencia.



Audi
R8 Race Car
2001



Bentley
Speed 8 Race Car
2003



BMW
M3 GTR Race Car
2001



BMW
McLaren F1 GTR Race Car
1997



BMW
V12 LMR Race Car
1999



Chevrolet
Corvette C5R (C5)
2000



Dodge
Viper GTS-R Team Oreca Race Car
2000



Ford
GT40 Race Car
1969



Mazda
787B Race Car
1991





Mercedes-Benz
Sauber C 9 Race Car
1989



Nissan
Falken GT-R Race Car
2004





Nissan
R390 GT1 Race Car
1998



Nissan
R89C Race Car
1989



Panoz
Esperante GTR-1 Race Car
1998



Pescarolo
Courage C60 Race Car
2003



Pescarolo
PlayStation C60 Race Car
2004



Peugeot
905 Race Car
1992



Toyota
GT-One Race Car (TS020)
1999

Coches de carreras DTM

Coches que han participado en los legendarios Deutsche Tourenwagen Meisterschaft/Masters.



Alfa Romeo
155 2.5 V6 TI
1993



Audi
A4 Touring Car
2004



Audi
Abt TT-R Touring Car
2002





Mercedes-Benz
AMG 190 E 2.5 - 16 Evolution II Touring Car
1992



Mercedes-Benz
CLK Touring Car
2000



Opel
Astra Touring Car
2000





Opel
Calibra Touring Car
1994

Coches de carreras JGTC



Coches que han participado en el Campeonato japonés de GT.



ASL
Arta Garaiya (JGTC)
2003



Honda
Arta NSX (JGTC)
2000



Honda
Castrol Mugen NSX (JGTC)
2000



Honda
Loctite Mugen NSX (JGTC)
2001



Honda
Mobil 1 NSX (JGTC)
2001



Honda
Raybrig NSX (JGTC)
2000



Honda
Takata Dome NSX (JGTC)
2003



Nissan
Calsonic Skyline (JGTC)
2000



Nissan
C-West Razo Silvia (JGTC)
2001





Nissan
Loctite Zexel GT-R (JGTC)
2000



Nissan
Motul Pitwork Z (JGTC)
2004




Nissan
Pennzoil Nismo GT-R (JGTC)
1999



Nissan
Pennzoil Zexel GT-R (JGTC)
2001

Nissan
Xanavi Hiroto GT-R (JGTC)
2001



Nissan
Xanavi Nismo GT-R (JGTC)
2003



RE Amemiya
Asparadrink RX-7 (JGTC)
2004



Subaru
Cusco Advan Impreza (JGTC)
2003



Toyota
AU Cerumo Supra (JGTC)
2001



Toyota
Castrol Tom's Supra (JGTC)
2000



Toyota
Castrol Tom's Supra (JGTC)
2001



Toyota
Denso Sard Supra GT (JGTC)
2000



Toyota
Esso Ultraflo Supra (JGTC)
2001



Toyota
SuperAutobacs APEX MR-S (JGTC)
2000

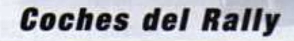


Toyota
WedsSport Celica (JGTC)
2003





Toyota
WoodOne Tom's Supra (JGTC)
2003



Coches del Rally

Coches que han participado en el rally mundial de la FIA (se incluyen coches del grupo B).



Citroen
Xsara Rally Car
1999



Ford
Escort Rally Car
1998



Ford
Focus Rally Car
1999



Ford
RS200 Rally Car
1985



Hyundai
Accent Rally Car
2001



Lancia
Delta HF Integrale Rally Car
1992



Lancia
Delta S4 Rally Car
1985



Lancia
Stratos Rally Car
1977



Mitsubishi
Lancer Evolution IV Rally Car
1997



Mitsubishi
Lancer Evolution VI Rally Car
1999



Mitsubishi
Lancer Evolution Super Rally Car
2003



Peugeot
205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car
1986







Peugeot
205 Turbo 16 Rally Car
1985



Peugeot
206 Rally Car
1999



Renault
5 Maxi Turbo Rally Car
1985



Subaru
Impreza Rally Car
1999



Subaru
Impreza Rally Car
2001



Subaru
Impreza Rally Car
2003



Subaru
Impreza Rally Car Prototype
2001



Toyota
Celica GT-Four Rally Car (ST185)
1995



Toyota
Celica GT-Four Rally Car (ST205)
1995



Toyota
Corolla Rally Car
1998

"Muscle cars" clásicos norteamericanos

Selección de "muscle cars" clásicos norteamericanos de entre principios de los 60 y mediados de los 80.



Buick
GNX
1987



Buick
Special
1962



Chevrolet
Camaro IROC-Z Concept
1988





Chevrolet
Camaro SS
1969



Chevrolet
Camaro Z28 302
1969



Chevrolet
Chevelle SS 454
1970



Chevrolet
Corvette Coupe (C2)
1963



Chevrolet
Corvette Z06 (C2) Race Car
1963



Chevrolet
Corvette Stingray L46 350 (C3)
1969



Dodge
Charger 440 R/T
1970



Dodge
Charger Super Bee 426 Hemi
1971



Mercury
Cougar XR-7
1967



Plymouth
Cuda 440 Six Pack
1971



Plymouth
Super Bird
1970



Pontiac
Tempest Le Mans GTO
1964



Shelby
Cobra 427
1967



Shelby
Mustang G.T. 350R
1965



Estrellas de la Liga Online de Gran Turismo 4

Coches más populares (1-300 CV)

[1] *Suzuki*
GSX-R/4
2001



[2] *Nike*
One
2022



[3] *Lotus*
Motor Sport Elise
1999



[4] *Tommy kaira*
ZZ-S
2000



[5] *Lotus*
Elise 111R
2004



[6] *Lancia*
Delta HF Integrale Rally Car
1992



[7] *Caterham*
Seven Fire Blade
2002



[8] *Honda*
S2000 Type V
2003



[9] *Mazda*
RX-8 Concept (Type-II)
2001



[10] *Honda*
NSX-R Concept
2001













Coches más populares (301-600 CV)



[1] Mercedes-Benz
CLK Touring Car
2000



[2] BMW
M3 GTR Race Car
2001



[3] Nissan
Motul Pitwork Z (JGTC)
2004



[4] Subaru
Impreza Sedan WRX STi spec C (GD, Type-II)
2004



[5] Toyota
WoodOne Tom's Supra (JGTC)
2003



[6] Nissan
Xanavi Nismo GT-R (JGTC)
2003



[7] Toyota
RSC Rally Raid Car
2002



[8] Nissan
R390 GT1 Road Car
1998



[9] HPA
Motorsports Stage II R32
2004



[10] Subaru
Impreza Rally Car Prototype
2001





[1] Nissan
Fairlady Z Concept LM Race Car
2002



[2] Toyota
Minolta 88C-V Race Car
1989

[3] Polyphony Digital
Formula Gran Turismo
2004



[4] Mercedes-Benz
AMG CLK-GTR Race Car
1998



[5] Audi
R8 Race Car
2001





[6] Nissan
Motul Pitwork Z (JGTC)
2004



[7] Pescarolo
PlayStation C60 Race Car
2004



[8] Nissan
R92CP Race Car
1992



[9] Cadillac
Cien
2002





[10] Jaguar
XJR-9 Race Car
1988



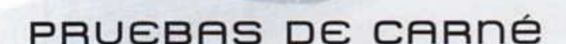
GANAR TODAS LAS PRUEBAS

Esta sección resume todas las pruebas de Gran Turismo 4: indica las carreras disponibles, las restricciones de cada una y, por supuesto, sus premios. También incluye especificaciones de los vehículos de tus rivales para que puedas prepararte con antelación a los requisitos de una carrera en particular. Teniendo a mano esta guía tremendamente útil en la parrilla de salida, no tendrás que volver a presenciar horrorizado cómo tus contrincantes se pierden en la distancia sin ningún esfuerzo.

Ganar un coche de premio depende del formato de la competición.

- Si la serie de carreras consiste en Carreras individuales -como, por ejemplo, la Sunday Cup- tendrás que llegar el primero en todas las carreras de la serie. No es obligatorio que las ganes en un orden específico, o ni siquiera al mismo tiempo: una vez que tengas todos los trofeos de oro, obtendrás el coche. Los premios de las pruebas de carné y las misiones de conducción siguen el mismo principio.

- Si participas en una Carrera de campeonato -como, por ejemplo, el Tuning Grand Prix- tendrás que clasificarte en las primeras posiciones de la liga de la serie. Una vez que entres en la competición con el icono adecuado, participarás automáticamente en todas las carreras de forma consecutiva. No tienes que llegar el primero en todas las carreras para ganar el campeonato; tan solo necesitas llegar al final de la competición con el total de puntos más elevado.



PRUEBAS DE CARNÉ

Las pruebas de carné de Gran Turismo 4 no son meros obstáculos que hay que superar para desbloquear competiciones: también son la llave para ganar coches muy valiosos. Una vez que hayas conseguido el trofeo de bronce en todas las pruebas de un carné específico, obtendrás tu certificado y un coche de premio. Si practicas con tesón y perfeccionas tus habilidades, podrás ganar dos coches más por carné, superando todas las pruebas con nivel de plata y oro. Si necesitas más información sobre las pruebas de carné o consejos de conducción, encontrarás todo lo que necesitas entre las páginas 26 y 59. Puede que esta lista de coches disponibles te anime a convertirte en un experto en exámenes de conducir...

"B" Nacional (B)
Bronce: Volkswagen Lupo 1.4 2002
Plata: Mazda Kusabi 2003
Oro: Honda S500 1963

"A" Nacional (A)
Bronce: Pontiac Sunfire GXP Concept 2002
Plata: Honda Dualnote 2001
Oro: Nissan Gran Turismo Skyline GT-R 2001

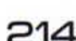
"B" Internacional (BI)
Bronce: Nike One 2022
Plata: Mazda RX-8 Concept (Type-II) 2001
Oro: Jensen Healey Interceptor MkIII 1974

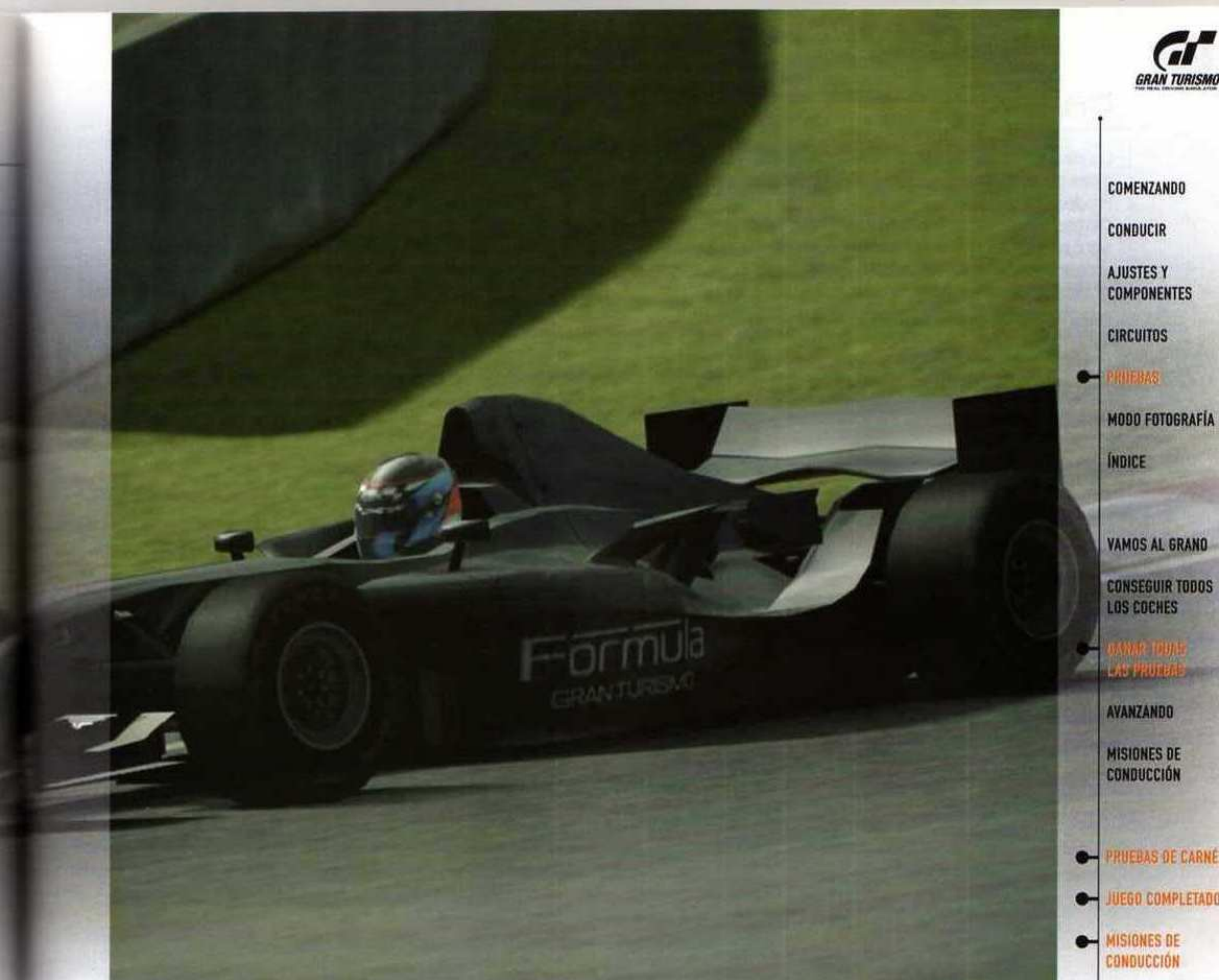
"A" Internacional (AI)
Bronce: Nissan Nismo 270R 1994
Plata: Nissan GT-R Concept (Tokyo Show '01) 2001
Oro: Dome Zero 1978

Especial (E)
Bronce: Mercury Cougar XR-7 1967
Plata: Pontiac Solstice Coupe Concept 2002
Oro: Ford Model T Tourer 1915









JUEGO COMPLETADO

Hay un coche de premio por cada uno de los tres puntos clave de porcentaje de juego completado. Puedes consultar tu total en curso en la Casa del mapa del mundo.

25%:	Audi Nuvolari Quattro 2003
50%:	Jaguar XJR-9 Race Car 1988
100%:	Formula Gran Turismo (negro)

MISIONES DE CONDUCCIÓN

También ganarás coches cuando completes ciertos grupos de misiones de conducción. Estas pruebas son similares a las pruebas de carné: tienes que resolver una situación concreta manejando un coche predeterminado, pero se diferencian en que aquí compites contra otros conductores. Las 34 misiones se dividen en cinco grupos, y hay un premio en metálico de entre 1.000 y 50.000 créditos por cada una de ellas. Si completas un grupo entero de misiones, se te premiará con un coche. Encontrarás consejos sobre cómo superar estas misiones en la página 247.

1-10 (Adelantamiento):	DMC DeLorean S2 2004
11-20: (Contienda de 3 vueltas):	Jay Leno Tank Car 2003
21-24: (Batalla al rebufo):	Pagani Zonda LM Race Car 2001
25-29: (1 vuelta):	Toyota 7 Race Car 1970
30-34: (1 vuelta):	Nissan R89C Race Car 1989



CARRERAS

Las carreras se clasifican en diferentes categorías y se puede acceder a ellas por medio de sus respectivos puntos en el mapa del mundo: Principiante, Profesional, Experto, Resistencia, Condiciones especiales, Carreras americanas, Carreras europeas y Carreras japonesas. Además, hay numerosas carreras organizadas por fabricantes de coches. Puedes acceder a ellas en la opción Eventos (si está disponible) de la pantalla de cada fabricante. Por lo general, para participar en estas carreras necesitas conducir un modelo de vehículo en particular.

Para ayudarte a moverte por las extensas tablas que vienen a continuación, aquí te ofrecemos un resumen de la información que contienen.

[1] **Categoría:** te ayudará a encontrar la carrera en el mapa del mundo.

[2] **Evento:** el nombre de la carrera.

[3] **Restricciones para participar:** ¿esta carrera es sólo para algunos tipos de coches? (Nota: la restricción "sólo para coches sin modificar" no se refiere a coches con ajustes; más información en la página 240.)

[4] **Neumáticos requeridos:** ¿se necesitan algunos neumáticos en concreto?

[5] **Carné:** ¿qué carné se necesita?

[6] **Premio:** el premio en metálico es para las seis primeras posiciones. (Nota: en los rallies, únicamente el ganador recibe el premio monetario).

[7] **Premio en metálico por ganar el campeonato:** premio en metálico adicional por obtener la primera posición al final de un campeonato.

[8] **Coche de premio:** conseguirás este coche si ganas un campeonato o si llegas el primero en todas las pistas de una carrera individual.

[9] **Modo de juego:** tipo de carrera y número de carreras.

[10] **Circuito/Rondas:** nombre del circuito o circuitos y número de rondas.

[11] **Rivales:** una muestra representativa de coches rivales en esta competición. Siempre hay un máximo de diez coches enumerados (tres en los rallies). Si se mencionan menos coches es que hay un número limitado de rivales potenciales, y dicho número es inferior a diez, de ahí la diferencia. Usa esta lista para ver rápidamente a qué vehículos te enfrentarás, y luego escoge un coche (y ajústalo antes de la carrera) de acuerdo con el reto que se te presenta.

No todas las carreras están disponibles desde el principio. Sólo podrás tomar parte del campeonato mundial Gran Turismo tras vencer en todas las carreras de Principiante y Profesional. Si lo consigues, desbloquearás las carreras Extreme. En los campeonatos no es necesario llegar en primer lugar en todas las carreras: lo que cuenta es quedar en primer lugar en la clasificación por puntos del campeonato. Por último, sólo podrás acceder al menú que contiene las 16 carreras de Resistencia cuando hayas completado un 25% del juego.

Además de estos eventos, también puedes elegir algunos circuitos y participar en una Copa familiar. Son carreras únicas celebradas en Circuitos originales, Circuitos urbanos, Circuitos del mundo y dos de las pistas Driving Park. En las Copas familiares puedes ganar sumas simbólicas de créditos, pero no coches. Estas carreras no aumentan tu porcentaje de Juego completado.



[1] [2] [3] [4] [5] [6] [7] [8] [9] [10] [11]

Principiante

Categoría	Evento	Limitaciones para participar / Coches permitidos	Neumáticos requeridos	Carné	Premio (créditos)	Premio (coches)	Modo de juego	Circuito (Rondas)	Rivales
Principiante	***Sunday Cup***	-	*Normales o deportivos*	-	*600, 500, 400, 300, 200, 100*	*Autobianchi A112 Abarth 1979*	*Carrera individual (5)*	*Autumn Ring Mini inverso (2); Circuito para principiantes normal (4); High-Speed Ring normal (2); Clubman Stage Route 5 inverso (2); Twin Ring Motegi oeste: circuito corto (3)*	*Alfa Romeo 147 2.0 Twinspark 2002; BMW 120i 2004; Citroen C3 1.6 2002; Fiat Punto HGT Abarth 2000; Mazda MX-5 (NA) 1989; MG MGF 1997; Peugeot 206 CC 2001; Renault Megane 2.0 16V 2003; Toyota Yaris RS 1.5 (J) 2000; Volkswagen Golf IV GTI 2001; etc.*
Principiante	***FF Challenge***	*Tren potencia: FF*	*Normales o deportivos*	-	*1.500, 500, 400, 300, 200, 100*	*Mazda 6 Concept 2001*	*Carrera individual (5)*	*Midfield Raceway inverso (2); Circuito de Suzuka – circuito este (3); Hong Kong inverso (2); Grand Valley Este normal (2); Twin Ring Motegi este: circuito corto (2)*	*Alfa Romeo GTV 3.0 V6 24V 2001; Renault Clio Renault Sport 2.0 16V 2002; Dodge SRT4 2003; Honda CR-X del Sol SiR 1992; Mitsubishi FTO GP Version R 1997; Nissan Primera 20V 2001; Opel/Vauxhall Vectra 3.2 V6 2003; Peugeot 206 S16 1999; Renault Megane 2.0 16V 2003; Volkswagen Lupo GTI 2001; etc.*
Principiante	***FR Challenge***	*Tren potencia: FR*	*Normales o deportivos*	-	*1.500, 500, 400, 300, 200, 100*	*Nissan Skyline 2000 GT-B (S54A) 1967*	*Carrera individual (5)*	*Circuito de Seattle inverso (2); Circuito de Tsukuba (3); Special Stage Route 5 normal (2); Laguna Seca Raceway (2); Motorland inverso (4)*	*BMW 330i 2005; BMW M Coupe 1998; Chrysler 300C 2005; Honda S2000 2003; Lexus SC 300 1997; Mazda RX-7 Infini III (FC, J) 1990; Mercedes-Benz SL 500 (R230) 2002; Nissan 300ZX 2by2 (Z32) 1998; Nissan Silvia K's (S13) 1991; Nissan Skyline Sedan 350 GT-8 2002; etc.*
Principiante	***4WD Challenge***	*Tren potencia: 4WD*	*Normales o deportivos*	-	*1.500, 500, 400, 300, 200, 100*	*Toyota Motor Triathlon Race Car 2004*	*Carrera individual (5)*	*Grand Valley Este normal (2); Autumn Ring Mini inverso (4); Circuito de Suzuka – circuito este (3); El Capitán inverso (2); Fuji Speedway de los 90 (2)*	*Audi RS 6 2002; Audi TT Coupe 1.8T Quattro 2000; Ford RS200 1984; Hyundai Clix 2001; Nissan Stagea 25t RS Four S 1998; Peugeot 205 Turbo 16 1985; Subaru Impreza Sedan WRX STi 2002; Toyota Caldina GT-Four 2002 ; Volkswagen Golf IV R32 2003; Volkswagen New Beetle RSi 2000; etc.*
Principiante	***MR Challenge***	*Tren potencia: MR*	*Normales o deportivos*	-	*2.000, 1.000, 500, 400, 300, 200*	*Lotus Esprit Turbo HC 1987*	*Carrera individual (5)*	*Circuito para principiantes normal (5); Autumn Ring inverso (2); New York inverso (2); Fuji Speedway de los 90 (2); El Capitán normal (2)*	*ASL Garaiya 2002; Renault Clio Renault Sport V6 24V 2000; Honda NSX Type R 2002; Honda NSX Type S Zero 1997; Lotus Elise 2000; Lotus Elise Type 72 2001; Lotus Esprit Turbo HC 1987; Opel Speedster 2000; Toyota MR2 GT-S 1997; Vauxhall VX220 2000*
Principiante	***Lightweight K-Car Cup***	*Longitud: 3.400 mm o menos*	*Normales o deportivos*	-	*2.000, 500, 400, 300, 200, 100*	*Ginetta G4 1964*	*Carrera individual (3)*	*Motorland normal (4); Circuito de Tsukuba (3); Circuito para principiantes normal (7)*	*Daihatsu Copen Active Top 2002; Daihatsu Move Custom RS Limited 2002; Honda Beat 1991; Honda Beat Version Z 1993; Mazda Autozam AZ-1 1992; Mitsubishi Minica Dangan ZZ 1989; Nissan Pao 1989; Suzuki Alto Works Suzuki Sport Limited 1997; Suzuki Cappuccino (EA21R) 1995; Suzuki Wagon R RR 1998; etc.*
Principiante	***Spider & Roadster***	*Sólo descapotables*	*Normales o deportivos*	*B*	*3.000, 1.000, 500, 400, 300, 200*	*Chrysler Prowler 2002*	*Carrera individual (3)*	*Twin Ring Motegi este: circuito corto (2); Circuito Trial Mountain inverso (2); Infineon Raceway (para deportivos) A (2)*	*Alfa Romeo Spider 3.0i V6 24V 2001; BMW Z4 2003; Lotus Elise 2000; Mazda MX-5 1800 RS (BB, J) 2000; MG TF160 2003; MG MGF 1997; Nissan 350Z Roadster (Z33) 2003; Peugeot 206 CC 2001; Toyota MR2 S Edition (J) 1999; Vauxhall VX220 2000; etc.*
Principiante	***Pickup Truck Race***	*Dodge RAM 1500 Laramie Hemi Quad Cab; Toyota Tacoma X-Runner; Ford SVT F-150 Lightning; Chevrolet SSR; Chevrolet Silverado SST Concept*	*Normales o deportivos*	-	*1.200, 600, 500, 400, 300, 200*	*Chevrolet Silverado SST Concept 2002*	*Carrera individual (3)*	*Fuji Speedway de los 90 (2); Laguna Seca Raceway (2); Circuito de Seattle inverso (2)*	*Chevrolet Silverado SST Concept 2002; Chevrolet SSR 2003; Dodge RAM 1500 Laramie Hemi Quad Cab 2004; Ford SVT F-150 Lightning 2003; Toyota Tacoma X-Runner 2004*



Profesionales

Categoría	Evento	Limitaciones para participar / Coches permitidos	Neumáticos requeridos	Carné	Premio (créditos)	Premio (coches)	Modo de juego	Circuito (Rondas)	Rivales
Profesional	***Clubman Cup***	-	*Normales o deportivos*	*B*	*3.000, 1.000, 500, 400, 300, 200*	*Mazda 6 MPS 2005*	*Carrera individual (5)*	*Apricot Hill Raceway normal (3); Twin Ring Motegi este: circuito corto (3); Seoul Central inverso (4); Clubman Stage Route 5 normal (5); Deep Forest Raceway normal (3)*	*Audi A3 3.2 Quattro 2003; BMW 330i 2005; Renault Clio Renault Sport V6 Phase 2 2003; Honda Prelude Type S 1998; Lotus Elise 111R 2004; Mazda RX-7 Type RS-R (FD) 1997; Mercedes-Benz 190 E 2.5 - 16 Evolution II 1991; Mitsubishi Lancer Evolution III GSR 1995; Opel Speedster Turbo 2000; TVR V8S 1991; etc.*
Profesional	***Tuning Car Grand Prix***	-	*Normales o deportivos*	*A*	*Premio del campeonato: 20.000; Carrera individual: 10.000, 6.000, 4.000, 3.000, 1.000, 500*	*Nissan Option Stream Z 2004*	*Carrera de campeonato (5)*	*Apricot Hill Raceway inverso (3); Fuji Speedway de los 90 (3); Tokyo: Route 246 normal (2); El Capitán inverso (3); Circuito de Tsukuba (5)*	*Amuse S2000 Street Version 2004; HPA Motorsports Stage II R32 2004; Mazda BP Falken RX-7 (D1GP) 2003; Mine's Lancer Evolution VI 2000; Nissan Nismo Skyline GT-R R-tune (R34) 1999; Opera Performance S2000 2004; Ruf CTR2 1996; Ruf CTR "Yellow Bird" 1987; Spoon S2000 2000; Trial Celica SS-II (ZZT231) 2003; etc.*
Profesional	***Race of NA Sports***	*Sólo para coches con motor de aspiración natural*	*Normales o deportivos*	*B*	*7.500, 5.000, 2.500, 1.000, 500, 300*	*Honda NSX-R Concept 2001*	*Carrera individual (5)*	*Infineon Raceway (para deportivos) A (3); Apricot Hill Raceway inverso (3); Twin Ring Motegi – circuito de carretera (3); Special Stage Route 5 inverso (3); Circuito Trial Mountain normal (3)*	*Acura NSX Coupe 1997; Audi S4 2003; BMW M3 CSL 2003; Callaway C12 2003; Chevrolet Corvette Grand Sport (C4) 1996; Ford Mustang SVT Cobra R 2000; Mercedes-Benz CLK 55 AMG 2000; Nissan 350Z (Z33) 2003; Pagani Zonda C12 2000; TVR T350C 2003; etc.*
Profesional	***Turbo Sports Cars***	*Sólo para coches con motor turbo*	*Normales o deportivos*	*B*	*7.500, 5.000, 2.500, 1.000, 500, 300*	*Mazda BP Falken RX-7 (D1GP) 2003*	*Carrera individual (5)*	*Fuji Speedway de los 80 (3); Tokyo: Route 246 inverso (2); High-Speed Ring normal (3); New York inverso (3); Midfield Raceway normal (3)*	*Audi S4 1998; Ford Focus RS 2002; Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Lotus Esprit Turbo HC 1987; Mazda RX-7 Type R Bathurst R (FD) 2001; Mitsubishi Lancer Evolution VIII RS 2003; Nissan Skyline GT-R V-spec II Nür 2002; Peugeot 205 Turbo 16 1985; Subaru Impreza STi Prodrive Style (GD, Type-I) 2001; Toyota Supra RZ 1997; etc.*
Profesional	***Boxer Spirit***	*Subaru Impreza Sedan WRX STi Spec C; Subaru Legacy B4 2.0 GT Spec B; Ruf RGT; Ruf 3400S; Volkswagen Karmann Ghia Coupe (Type-1); etc.*	*Normales o deportivos*	*B*	*7.500, 5.000, 2.500, 1.000, 500, 300*	*Ruf CTR "Yellow Bird" 1987*	*Carrera individual (3)*	*Hong Kong normal (4); Infineon Raceway (para deportivos) A (3); Deep Forest Raceway inverso (3)*	*Ruf 3400S 2000; Ruf BTR 1986; Ruf CTR "Yellow Bird" 1987; Ruf CTR2 1996; Ruf RGT 2000; Subaru Impreza Coupe WRX TypeR STi Version VI (GC) 1999; Subaru Impreza Sedan WRX STi (GC) 1994; Subaru Impreza Sedan WRX STi Version V (GC) 1998; Subaru Impreza WRX STi Prodrive Style (GD, Type-I) 2001; Subaru Legacy B4 2.0 GT Spec B 2003; etc.*
Profesional	***World Classics***	*Modelos anteriores a 1970*	*Normales o deportivos*	*BI*	*Premio del campeonato: 50.000; Carrera individual: 10.000, 6.000, 4.000, 3.000, 1.000, 500*	*Mercedes-Benz Daimler Motor Carriage 1886*	*Carrera de campeonato (5)*	*Fuji Speedway de los 80 (2); El Capitán inverso (2); Nürburgring Nordschleife (1); Côte d'Azur (2); Laguna Seca Raceway (2)*	*AC Cars 427 S/C 1966; Alfa Romeo Spider 1600 Duetto 1966; Chevrolet Corvette Convertible (C1) 1954; Ginetta G4 1964; Honda S800 1966; Lotus Elan S1 1962; Mercedes-Benz 300 SL Coupe 1954; Mercury Cougar XR-7 1967; Nissan Skyline 1500 Deluxe (S50D-1) 1963; Toyota 2000GT 1967; etc.*
Profesional	***World Compact***	*Límite de longitud: 4.000 mm o menos*	*Normales o deportivos*	*BI*	*Premio del campeonato:. 30.000; Carrera individual: 7.500, 5.000, 2.500, 1.000, 500, 300*	*Honda S800 RSC Race Car 1968*	*Carrera de campeonato (5)*	*Circuito de Seattle normal (3); Circuito de Tsukuba (5); Grand Valley Este inverso (4); Hong Kong inverso (4); Twin Ring Motegi este: circuito corto (4)*	*Audi A2 1.4 2002; BMW 120i 2004; Renault Clio Renault Sport V6 Phase 2 2003; Fiat Punto HGT Abarth 2000; Ford Ka 2001; Mazda 2 2003; Opel/ Vauxhall Tigra 1.6i 1999; Peugeot 206 S16 1999; Toyota bB 1.5Z X Version 2000; Volkswagen Polo GTI 2001; etc.*
Profesional	***Supercar Festival***	*Límite de potencia: 500 CV o superior; Só lo para coches sin modificar*	*Normales o deportivos*	*AI*	*15.000, 7.500, 5.000, 4.000, 1.500, 800*	*Cizeta V16T 1994*	*Carrera individual (5)*	*Seoul Central normal (8); Fuji Speedway de los 90 (6); New York normal (6); Midfield Raceway inverso (6); Infineon Raceway (para deportivos) A (6)*	*Audi Nuvolari Quattro 2003; Cadillac Cien 2002; Callaway C12 2003; Ford GT 2005; Mercedes-Benz SLR McLaren 2003; Nissan R390 GT1 Road Car 1998; Pagani Zonda C12S 7.3 2002; Saleen S7 2002; Tommy kaira ZZII 2000; Volkswagen W12 Nardo Concept 2001; etc.*
Profesional	***Gran Turismo World Championship ****	-	-	*AI*	*Premio del campeonato: 250.000; Carrera individual: 25.000, 7.500, 5.000, 4.000, 1.500, 800*	*Ford GT LM Race Car Spec II 2004*	*Carrera de campeonato (10)*	*Tokyo: Route 246 normal (10); Twin Ring Motegi Super Speedway (21); Hong Kong normal (18); Seoul Central inverso (19); El Capitán normal (11); New York normal (15); Opéra de Paris inverso (18); Circuito de Suzuka (9); Grand Valley Speedway inverso (11); Circuito de la Sarthe I (4)*	*Audi R8 Race Car 2001; Bentley Speed 8 Race Car 2003; BMW McLaren F1 GTR Race Car 1997; Chaparral 2J Race Car 1970; Jaguar XJR-9 Race Car 1988; Mazda 787B Race Car 1991; Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989; Nissan R92CP Race Car 1992; Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004; Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989; etc.*

* Prerrequisito: ganar todos los eventos de Principiantes y Profesionales.



Extreme*

Categoría	Evento	Limitaciones para participar / Coches permitidos	Neumáticos requeridos	Carné	Premio (créditos)	Premio (coches)	Modo de juego	Circuito (Rondas)	Rivales
Extreme	***Gran Turismo All Stars***	-	-	*AI*	*Premio del campeonato: 100.000; Carrera individual: 15.000, 7.500, 5.000, 4.000, 1.500, 800*	*BMW McLaren F1 GTR Race Car 1997*	*Carrera de campeonato (10)*	*High-Speed Ring inverso (7); Fuji Speedway de los 80 (6); Laguna Seca Raceway (7); Autumn Ring inverso (9); Circuito de prueba (3); Grand Valley Speedway inverso (6); Circuito de Suzuka (5); Infineon Raceway (para deportivos) B (8); Circuito de la Sarthe I (2); Nürburgring Nordschleife (2)*	*Mercedes-Benz AMG CLK-GTR Race Car 1998; Audi R8 Race Car 2001; BMW McLaren F1 GTR Race Car 1997; Chevrolet Camaro LM Race Car 2001; Ford GT LM Race Car Spec II 2004; Mazda 787B Race Car 1991; Nissan R92CP Race Car 1992; Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004; Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989; Toyota 7 Race Car 1970; etc.*
Extreme	***Dream Car Championship***	-	-	*E*	*Premio del campeonato: 200.000; Carrera individual: 20.000, 8.000, 6.000, 5.000, 2.000, 1.000*	*Nissan GT-R Concept LM Race Car 2002*	*Carrera de campeonato (10)*	*Opéra de Paris normal (7); Tokyo: Route 246 inverso (4); Deep Forest Raceway normal (5); Seoul Central inverso (7); Hong Kong normal (7); Circuito de prueba (2); Circuito para principiantes normal (27); Circuito de la Sarthe II (2); El Capitán inverso (4); Côte d'Azur (7)*	*Chevrolet Camaro LM Race Car 2001; Ford GT LM Race Car 2002; Honda NSX-R ProtoType LM Race Car 2002; Jaguar XJ220 LM Race Car 2001; Mazda RX-7 LM Race Car 2001; Mitsubishi FTO Super Touring Car 1997; Nissan Fairlady Z Concept LM Race Car 2002; Pagani Zonda LM Race Car 2001; Subaru Impreza Super Touring Car 2001; Toyota RSC Rally Raid Car 2002; etc.*
Extreme	***Polyphony Digital Cup***	-	*Normales o deportivos*	*E*	*Premio del campeonato: 200.000; Carrera individual: 20.000, 8.000, 6.000, 5.000, 2.000, 1.000*	*Opera Performance S2000 2004*	*Carrera de campeonato (10)*	*Twin Ring Motegi – circuito de carretera (6); Circuito de Seattle inverso (7); Infineon Raceway (para deportivos) B (8); Tokyo: Route 246 inverso (5); Fuji Speedway 2005 (6); Motorland inverso (19); Circuito de la Sarthe I (2); El Capitán inverso (6); Circuito de Suzuka (5); Nürburgring Nordschleife (2)*	*Audi S3 2002; Chevrolet Camaro SS 1969; Ford GT '05; Honda Integra Type R (DC5) 2003; Mazda MX-5 (NA) 1989; Mazda RX-7 GT-Limited (FC, J) 1985; Mini One 2002; Peugeot 106 S16 2003; Subaru Impreza WRX STi Prodrive Style (GD, Type-I) 2001; Toyota Corolla Runx Z Aero Tourer 2002; etc.*
Extreme	***Like the Wind***	-	-	*E*	*20.000, 8.000, 6.000, 5.000, 2.000, 1.000*	*Volkswagen W12 Nardo Concept 2001*	*Carrera individual (1)*	*Circuito de prueba (5)*	*Mercedes-Benz AMG CLK-GTR Race Car 1998; BMW McLaren F1 GTR Race Car 1997; Chaparral 2J Race Car 1970; Gillet Vertigo Race Car 2004; Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989; Nissan R390 GT1 Race Car 1998; Nissan R92CP Race Car 1992; Pescarolo Courage C60 Race Car 2003; Peugeot 905 Race Car 1992; Toyota 7 Race Car 1970; etc.*
Extreme	***Formula GT World Championship***	-	-	*E*	*Premio del campeonato: 3.000.000; Carrera individual: 100.000, 25.000, 10.000, 5.000, 2.000, 1.000*	*Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989*	*Carrera de campeonato (15)*	*Tokyo: Route 246 normal (60); Twin Ring Motegi Super Speedway (127); New York normal (74); High-Speed Ring normal (77); Grand Valley Speedway normal (62); Circuito de la Sarthe I (23); Côte d'Azur (78); Seoul Central normal (113); Infineon Raceway (para deportivos) A (76); Laguna Seca Raceway (85) Twin Ring Motegi – circuito de carretera (64); Nürburgring Nordschleife (15); El Capitán normal (64); Fuji Speedway 2005 (67); Circuito de Suzuka (53)*	*Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004*
Extreme	***Real Circuit Tours***	-	-	*AI*	*15.000, 7.500, 5.000, 4.000, 1.500, 800*	*Nissan Gran Turismo Skyline GT-R (PaceCar) 2001*	*Carrera individual (8)*	*Circuito de Suzuka (6); Twin Ring Motegi – circuito de carretera (8); Circuito de Tsukuba (15); Laguna Seca Raceway (10); Infineon Raceway (para deportivos) A (9); Fuji Speedway 2005 GT (8); Circuito de la Sarthe I (3); Nürburgring Nordschleife (2)*	*Audi R8 Race Car 2001; Chevrolet Camaro LM Race Car 2001; Ford GT LM Race Car 2002; Gillet Vertigo Race Car 2004; Mazda RX-7 LM Race Car 2001; Nissan R92CP Race Car 1992; Pagani Zonda LM Race Car 2001; Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004; Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989; Toyota 7 Race Car 1970; etc.*
Extreme	***Premium Sports Lounge***	*Mercedes-Benz SLR McLaren; Aston Martin Vanquish; Ford GT; BMW M3 GTR; Lotus Esprit V8; etc..; Solo para coches sin modificar*	*Normales o deportivos*	*BI*	*12.000, 6.500, 5.000, 4.000, 1.500, 800*	*Ford GT 2005*	*Carrera individual (5)*	*Côte d'Azur (4); Opéra de Paris normal (5); Hong Kong inverso (5); High-Speed Ring inverso (4); New York inverso (3)*	*Aston Martin DB9 Coupe 2003; Aston Martin V8 Vantage 1999; Callaway C12 2003; Mercedes-Benz SL 600 (R129) 1998; Mercedes-Benz CLK 55 AMG 2000; Pagani Zonda C12S 7.3 2002; Saleen S7 2002; Shelby Series 1 Super Charged 2003; Spyker C8 Laviolette 2002; TVR Cerbera Speed Twelve 2000; etc.*

* Prerrequisito: completar todas las carreras de las categorías Principiante y Profesional.



*Resistencia**

Categoría	Evento	Limitaciones para participar / Coches permitidos	Neumáticos requeridos	Carné	Premio (créditos)	Premio (coches)	Modo de juego	Circuito (Rondas)	Rivales
Resistencia	**Grand Valley 300 km**	-	-	*BI*	*400.000, 100.000, 85.000, 65.000, 40.000, 11.000*	*Audi Auto Union V16 Type C Streamline 1937*	*Carrera individual (1)*	*Grand Valley Speedway normal (60)*	*Alfa Romeo 155 2.5 V6 TI 1993; Audi A4 Touring Car 2004; Honda NSX-R ProtoType LM Race Car 2002; Honda Takata Dome NSX (JGTC) 2003; Mazda RX-7 LM Race Car 2001; Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004; Nissan Pennzoil Zexel GT-R (JGTC) 2001; Opel Calibra Touring Car 1994; Toyota Castrol Tom's Supra (JGTC) 2001; Toyota WoodOne Tom's Supra (JGTC) 2003; etc.*
Resistencia	**Laguna Seca 200 millas**	-	-	*A*	*200.000, 80.000, 65.000, 50.000, 25.000, 9.500*	*Ford GT40 Race Car 1969*	*Carrera individual (1)*	*Laguna Seca Raceway (90)*	*Callaway C12 2003; Chevrolet Camaro SS 2000; Chevrolet Corvette Z06 (C5) 2000; Chevrolet Corvette Grand Sport (C4) 1996; Dodge Viper SRT10 2003; Dodge Viper GTS 1999; Ford GT 2005; Pontiac GTO 5.7 Coupe 2004; Saleen S7 2002; Shelby Series 1 Super Charged 2003; etc.*
Resistencia	**Roadster, resistencia 4 h**	*Mazda MX-5 1800 RS (J); Mazda MX-5 1600 NR-A (J); Mazda MX-5 1.8 RS (J); Mazda MX-5 VR-Limited (J); etc.*	*Normales o deportivos*	-	*100.000, 60.000, 45.000, 35.000, 15.000, 8.000*	*Mazda RX-7 LM Race Car 2001*	*Carrera individual (1)*	*Circuito de Tsukuba (Tiempo: 4 horas)*	*Mazda MX-5 (NA) 1989; Mazda MX-5 J-Limited (NA, J) 1991; Mazda MX-5 J-Limited II (NA, J) 1993; Mazda MX-5 SR-Limited (NA, J) 1997; Mazda MX-5 S-Special Type I (NA, J) 1995; Mazda MX-5 1.8 RS (NB, J) 1998; Mazda MX-5 1800 RS (NB, J) 2000; Mazda MX-5 VR-Limited (NA, J) 1995; Mazda MX-5 V-Special Type II (NA, J) 1993*
Resistencia	**Tokyo R246 300 km**	-	-	*BI*	*200.000, 80.000, 65.000, 50.000, 25.000, 9.500*	*Mitsubishi FTO Super Touring Car 1997*	*Carrera individual (1)*	*Tokyo: Route 246 normal (60)*	*Alfa Romeo 155 2.5 V6 TI 1993; Ford Falcon XR8 Race Car 2000; Honda Takata Dome NSX (JGTC) 2003; Mazda RX-8 Concept LM Race Car 2001; Nissan Calsonic Skyline GT-R Race Car 1993; Nissan Pennzoil Zexel GT-R (JGTC) 2001; Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003; Opel Calibra Touring Car 1994; Toyota Esso Ultraflo Supra (JGTC) 2001; Vauxhall Astra Touring Car 2000; etc.*
Resistencia	**Super Speedway 150 millas**	-	-	*BI*	*200.000, 80.000, 65.000, 50.000, 25.000, 9.500*	*Honda NSX-R Prototype LM Race Car 2002*	*Carrera individual (1)*	*Twin Ring Motegi Super Speedway (100)*	*Audi R8 Race Car 2001; Bentley Speed 8 Race Car 2003; BMW V12 LMR Race Car 1999; Ford GT LM Race Car 2002; Jaguar XJR-9 Race Car 1988; Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989; Nissan R92CP Race Car 1992; Pescarolo Courage C60 Race Car 2003; Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989; Toyota 7 Race Car 1970; etc.*
Resistencia	**Nürburgring resistencia 24 h**	-	-	*BI*	*1.200.000, 500.000, 300.000, 150.000, 120.000, 100.000*	*Formula Gran Turismo 2004*	*Carrera individual (1)*	*Nürburgring Nordschleife (Tiempo: 24 horas)*	*Audi Abt TT-R Touring Car 2002; Alfa Romeo 155 2.5 V6 TI 1993; Mercedes-Benz 190 E 2.5 - 16 Evolution II Touring Car 1992; ASL Arta Garaiya (JGTC) 2003; BMW M3 GTR Race Car 2001; Chaparral 2D Race Car 1967; Nissan C-West Razo Silvia (JGTC) 2001; Nissan Falken GT-R Race Car 2004; Opel Calibra Touring Car 1994; Spoon S2000 Race Car 2000; etc.*
Resistencia	**Nürburgring resistencia 4h**	-	*Normales o deportivos*	*BI*	*200.000, 80.000, 65.000, 50.000, 25.000, 9.500*	*Chaparral 2D Race Car 1967*	*Carrera individual (1)*	*Nürburgring Nordschleife (Tiempo: 4 horas)*	*Audi RS 4 2001; BMW M Coupe 1998; Chevrolet Corvette Grand Sport (C4) 1996; Renault Clio Renault Sport V6 Phase 2 2003; Honda NSX Type R 2002; Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Mitsubishi Lancer Evolution VIII MR GSR 2004; Nissan Skyline GT-R V-spec II (R34) 2000; Opel Speedster Turbo 2000; Subaru Impreza Sedan WRX STi Spec C (GD, Type-II) 2004; etc.*
Resistencia	**Suzuka 1000 km**	-	-	*BI*	*350.000, 130.000, 70.000, 60.000, 30.000, 10.000*	*Lister Storm V12 Race Car 1999*	*Carrera individual (1)*	*Circuito de Suzuka (172)*	*Ford Falcon XR8 2000; Audi Abt TT-R Touring Car 2002; Alfa Romeo 155 2.5 V6 TI 1993; Honda NSX-R ProtoType LM Race Car 2002; Mazda RX-7 LM Race Car 2001; Mazda RX-8 Concept LM Race Car 2001; Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004; Nissan Pennzoil Zexel GT-R (JGTC) 2001; Opel Astra Touring Car 2000; Toyota Esso Ultraflo Supra (JGTC) 2001; etc.*


* Prerrequisito: haber completado un 25% del juego.





Categoría	Evento	Limitaciones para participar / Coches permitidos	Neumáticos requeridos	Carné	Premio (créditos)	Premio (coches)	Modo de juego	Circuito (Rondas)	Rivales
Resistencia	***Motegi resistencia 8 h***	-	*Normales o deportivos*	*A*	*120.000, 60.000, 50.000, 40.000, 15.000, 7.000*	*Honda NSX-R Prototype LM Road Car 2002*	*Carrera individual (1)*	*Twin Ring Motegi – circuito de carretera (Tiempo: 8 horas)*	*Amuse S2000 R1 2004; Honda Mugen S2000 2000; Nissan Nismo GT-R LM Road Going Version 1995; Opera Performance 350Z 2004; Opera Performance S2000 2004; Spoon Civic Type R (EK) 2000; Spoon Integra Type R (DC2) 1999; Spoon S2000 2000; Tom's X540 Chaser 2000; Trial Celica SS-II (ZZT231) 2003; etc.*
Resistencia	***Tsukuba resistencia 9 h***	-	*Normales o deportivos*	*B*	*150.000, 70.000, 55.000, 45.000, 20.000, 9.000*	*Nissan Calsonic Skyline GT-R Race Car 1993*	*Carrera individual (1)*	*Circuito de Tsukuba (Tiempo: 9 horas)*	*Alfa Romeo GT 3.2 V6 24V 2004; Audi A3 3.2 Quattro 2003; BMW 330i 2005; Renault Clio Renault Sport V6 Phase 2 2003; Honda NSX Type R 2002; Lotus Elise 111R 2004; Mazda RX-8 Type S (J) 2003; Mitsubishi Lancer Evolution VIII RS 2003; Nissan 350Z (Z33) 2003; Subaru Legacy B4 2.0 GT 2003; etc.*
Resistencia	***Circuit de la Sarthe I 24 h***	-	-	*AI*	*1.200.000, 500.000, 300.000, 150.000, 120.000, 100.000*	*Audi R8 Race Car 2001*	*Carrera individual (1)*	*Circuito de la Sarthe I (Tiempo: 24 horas)*	*Audi R8 Race Car 2001; Bentley Speed 8 Race Car 2003; BMW V12 LMR Race Car 1999; Chevrolet Corvette C5R (C5) 2000; Dodge Viper GTS-R Team Oreca Race Car 2000; Mazda 787B Race Car 1991; Nissan R92CP Race Car 1992; Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004; Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989; Toyota GT-One Race Car (TS020) 1999; etc.*
Resistencia	***Circuit de la Sarthe II 24 h***	-	-	*AI*	*1.000.000, 400.000, 250.000, 120.000, 100.000, 80.000*	*Bentley Speed 8 Race Car 2003*	*Carrera individual (1)*	*Circuito de la Sarthe II (Tiempo: 24 horas)*	*Ford GT40 Race Car 1969; Jaguar XJR-9 Race Car 1988; Mazda 787B Race Car 1991; Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989; Nissan R89C Race Car 1989; Nissan R92CP Race Car 1992; Peugeot 905 Race Car 1992; Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989*
Resistencia	***Fuji 1.000 km***	-	-	*AI*	*750.000, 250.000, 120.000, 100.000, 80.000, 40.000*	*Nissan R92CP Race Car 1992*	*Carrera individual (1)*	*Fuji Speedway de los 90 (228)*	*Bentley Speed 8 Race Car 2003; BMW V12 LMR Race Car 1999; Chevrolet Corvette C5R (C5) 2000; Dodge Viper GTS-R Team Oreca 2000; Ford GT40 Race Car 1969; Mazda 787B Race Car 1991; Nissan R390 GT1 Race Car 1998; Nissan R89C Race Car 1989; Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004; Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989; etc.*
Resistencia	***Mundial deportivos Infineon***	-	-	*AI*	*500.000, 120.000, 100.000, 80.000, 50.000, 12.000*	*Ford GT LM Race Car 2002*	*Carrera individual (1)*	*Infineon Raceway (para deportivos) A (Tiempo: 2 h 45 min)*	*Audi R8 Race Car 2001; Bentley Speed 8 Race Car 2003; BMW V12 LMR Race Car 1999; Chevrolet Corvette C5R (C5) 2000; Dodge Viper GTS-R Team Oreca Race Car 2000; Jaguar XJR-9 Race Car 1988; Nissan R92CP Race Car 1992; Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004; Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989; Toyota GT-One Race Car (TS020) 1999; etc.*
Resistencia	***El Capitán 200 millas***	-	*Normales o deportivos*	*A*	*250.000, 100.000, 85.000, 65.000, 40.000, 11.000*	*Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989*	*Carrera individual (1)*	*El Capitán normal (66)*	*Aston Martin V8 Vantage 1999; BMW M5 2005; Callaway C12 2003; Chevrolet Corvette Grand Sport (C4) 1996; Dodge Viper GTS 1999; Lotus Motor Sport Elise 1999; Mercedes-Benz SL 65 AMG (R230) 2004; Shelby Series 1 Super Charged 2003; TVR Cerbera Speed Six 1997; TVR T350C 2003; etc.*
Resistencia	***Carrera New York 200 millas***	-	*Normales o deportivos*	*A*	*250.000, 100.000, 85.000, 65.000, 40.000, 11.000*	*Dodge Charger Super Bee 426 Hemi 1971*	*Carrera individual (1)*	*New York normal (76)*	*Aston Martin V8 Vantage 1999; Callaway C12 2003; Chevrolet Corvette ZR-1 (C4) 1990; Dodge Viper GTS 1999; Ford Mustang SVT Cobra R 2000; Lotus Esprit Sport 350 2000; Mercedes-Benz SL 65 AMG (R230) 2004; Pagani Zonda C12 2000; TVR Cerbera Speed Six 1997; TVR T350C 2003; etc.*

* Prerrequisito: haber completado un 25% del juego.



Condiciones especiales

Categoría	Evento	Limitaciones para participar / Coches permitidos	Neumáticos requeridos	Carné	Premio (créditos)	Premio (coches)	Modo de juego	Circuito (Rondas)	Rivales
Especial	**Rally de Umbría (Fácil)**	-	-	A	5.000	Cadillac Cien 2002	Carrera individual (2)	Città di Aria normal (2); Città di Aria inverso (2)	Audi Quattro 1982; Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Renault 5 Turbo 1980
Especial	**Rally de Capri (Fácil)**	-	-	A	5.000	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	Carrera individual (2)	Costiera amalfitana normal (2); Costiera amalfitana inverso (2)	Audi Quattro 1982; Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Renault 5 Turbo 1980; etc.
Especial	**Rally del Gran Cañón (Fácil)**	-	Tierra	A	5.000	Ford RS200 1984	Carrera individual (2)	Grand Canyon normal (2); Grand Canyon inverso (2)	Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Mitsubishi Lancer 1600 GSR Rally Car 1974; Renault 5 Turbo 1980; etc.
Especial	**Carrera de Whistler Ice (Fácil)**	-	Nieve	A	5.000	Toyota RSC 2001	Carrera individual (2)	Ice Arena normal (2); Ice Arena inverso (2)	Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Mitsubishi Lancer 1600 GSR Rally Car 1974; Toyota Celica 2000GT-Four (ST 165) 1986
Especial	**Rally de Chamonix (Fácil)**	-	Nieve	A	5.000	Infiniti FX45 Concept 2002	Carrera individual (2)	Chamonix normal (2); Chamonix inverso (2)	Audi Quattro 1982; Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Toyota Celica 2000GT-Four (ST 165) 1986
Especial	**Rally George V (Fácil)**	-	-	A	5.000	Alpine A310 1600VE 1973	Carrera individual (2)	George V Paris normal (2); George V Paris inverso (2)	Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Toyota Celica 2000GT-Four (ST 165) 1986; Toyota Celica GT-Four RC (ST185) 1991; etc.
Especial	**Rally Alpes suizos (Fácil)**	-	Tierra	A	5.000	Mitsubishi CZ-3 Tarmac 2001	Carrera individual (2)	Alpes suizos normal (2); Alpes suizos inverso (2)	Audi Quattro 1982; Mitsubishi Lancer Evolution GSR 1992; Subaru Impreza Sedan WRX STi Version II 1995; etc.
Especial	**Tour de Tahití (Fácil)**	-	Tierra	A	5.000	Renault 5 Turbo 1980	Carrera individual (2)	Tahiti Maze normal (2); Tahiti Maze inverso (2)	Audi Quattro 1982; Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Mitsubishi Lancer 1600 GSR Rally Car 1974; etc.
Especial	**Carrera húmeda de Tsukuba (Fácil)**	-	-	A	5.000	Mazda RX-8 Concept (Type-I) 2001	Carrera individual (1)	Circuito de Tsukuba: HÚMEDO (2)	Mazda RX-8 Type S (J) 2003; Mitsubishi Lancer Evolution VIII RS 2003; Nissan Skyline GT-R V-spec II Nür 2002; etc.
Especial	**Rally de Yosemite I (Fácil)**	-	Tierra	A	5.000	Land Rover Range Stormer Concept 2004	Carrera individual (2)	Cathedral Rocks Trail I normal (2); Cathedral Rocks Trail I inverso (2)	Renault 5 Turbo 1980; Toyota Celica 2000GT-Four (ST165) 1986; Toyota Celica GT-Four RC (ST185) 1991; etc.
Especial	**Rally de Yosemite II (Fácil)**	-	Tierra	A	5.000	Hyundai HCD6 2001	Carrera individual (2)	Cathedral Rocks Trail II normal (2); Cathedral Rocks Trail II inverso (2)	Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Renault 5 Turbo 1980; Toyota Celica 2000GT-Four (ST165) 1986; etc.
Especial	**Rally de Umbría (Normal)**	-	-	BI	10.000	Lancia Delta HF Integrale Rally Car 1992	Carrera individual (2)	Città di Aria normal (3); Città di Aria inverso (3)	Mitsubishi Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition 2000; Mitsubishi Lancer Evolution VIII MR GSR 2004; Mitsubishi Starion 4WD Rally Car 1984
Especial	**Rally de Capri (Normal)**	-	-	BI	10.000	Subaru Impreza Rally Car Prototype 2001	Carrera individual (2)	Costiera amalfitana normal (3); Costiera amalfitana inverso (3)	Mitsubishi Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition 2000; Mitsubishi Lancer Evolution VIII MR GSR 2004; Subaru Impreza Sedan WRX STi Spec C (GD, Type-II) 2004
Especial	**Rally del Gran Cañón (Normal)**	-	Tierra	BI	10.000	Mitsubishi CZ-3 Tarmac Rally Car 2002	Carrera individual (2)	Grand Canyon normal (3); Grand Canyon inverso (3)	Renault Clio Renault Sport V6 Phase 2 2003; Mitsubishi Lancer Evolution VI GSR 1996; Mitsubishi Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition 2000
Especial	**Carrera de Whistler Ice (Normal)**	-	Nieve	BI	10.000	Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997	Carrera individual (2)	Ice Arena normal (3); Ice Arena inverso (3)	Mitsubishi Lancer Evolution II GSR 1994; Peugeot 205 Turbo 16 1985; Toyota Celica Rally Car (ST185) 1995
Especial	**Rally de Chamonix (Normal)**	-	Nieve	BI	10.000	Subaru Impreza Rally Car 2001	Carrera individual (2)	Chamonix normal (3); Chamonix inverso (3)	Ford RS200 1984; Mitsubishi Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition 2000; Peugeot 205 Turbo 16 1985
Especial	**Rally George V (Normal)**	-	-	BI	10.000	Renault 5 Maxi Turbo Rally Car 1985	Carrera individual (2)	George V Paris normal (3); George V Paris inverso (3)	Mitsubishi Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition 2000; Mitsubishi Lancer Evolution VIII MR GSR 2004; Subaru Impreza Sedan WRX STi Spec C (GD, Type-II) 2004





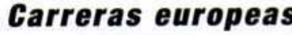


Categoría	Evento	Limitaciones para participar / Coches permitidos	Neumáticos requeridos	Carné	Premio (créditos)	Premio (coches)	Modo de juego	Circuito (Rondas)	Rivales
Especial	***Rally Alpes suizos (Normal)***	-	*Tierra*	*B*	*10.000*	*Toyota Celica GT-Four Rally Car (ST205) 1995*	*Carrera individual (2)*	*Alpes suizos normal (3); Alpes suizos inverso (3)*	*Renault Clio Renault Sport V6 Phase 2 2003; Mitsubishi Lancer Evolution VI GSR 1996; Mitsubishi Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition 2000*
Especial	***Tour de Tahití (Normal)***	-	*Tierra*	*B*	*10.000*	*Ford Escort Rally Car 1998*	*Carrera individual (2)*	*Tahiti Maze normal (3); Tahiti Maze inverso (3)*	*Ford RS200 1984; Mitsubishi Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition 2000; Subaru Impreza Sedan WRX STi Spec C (GD, Type-II) 2004*
Especial	***Carrera húmeda de Tsukuba (Normal)***	-	-	*B*	*10.000*	*Mazda 6 Touring Car 2002*	*Carrera individual (1)*	*Circuito de Tsukuba: HÚMEDO (3)*	*Ford GT 2005; Mercedes-Benz SL 600 (R230) 2004; Saleen S7 2002*
Especial	***Rally de Yosemite I (Normal)***	-	*Tierra*	*B*	*10.000*	*Subaru Impreza Rally Car 1999*	*Carrera individual (2)*	*Cathedral Rocks Trail I normal (3); Cathedral Rocks Trail I inverso (3)*	*Renault Clio Renault Sport V6 Phase 2 2003; Mitsubishi Lancer Evolution VI GSR 1996; Subaru Impreza Sedan WRX STi (GC) 1994*
Especial	***Rally de Yosemite II (Normal)***	-	*Tierra*	*B*	*10.000*	*Toyota Celica GT-Four Rally Car (ST185) 1995*	*Carrera individual (2)*	*Cathedral Rocks Trail II normal (3); Cathedral Rocks Trail II inverso (3)*	*Renault Clio Renault Sport V6 Phase 2 2003; Mitsubishi Lancer Evolution VI GSR 1996; Subaru Impreza Sedan WRX STi (GC) 1994*
Especial	***Rally de Umbria (Difícil)***	-	-	*A*	*20.000*	*Lancia Delta S4 Rally Car 1985*	*Carrera individual (2)*	*Città di Aria normal (5); Città di Aria inverso (5)*	*Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car 2003; Renault 5 Maxi Turbo Rally Car 1985; Subaru Impreza Rally Car 2003*
Especial	***Rally de Capri (Difícil)***	-	-	*A*	*20.000*	*Ford RS200 Rally Car 1985*	*Carrera individual (2)*	*Costiera amalfitana normal (5); Costiera amalfitana inverso (5)*	*Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car 2003; Renault 5 Maxi Turbo Rally Car 1985; Subaru Impreza Rally Car 2003*
Especial	***Rally del Gran Cañón (Difícil)***	-	*Tierra*	*A*	*20.000*	*Mitsubishi Starion 4WD Rally Car 1984*	*Carrera individual (2)*	*Grand Canyon normal (5); Grand Canyon inverso (5)*	*Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car 2003; Subaru Impreza Rally Car 2003*
Especial	***Carrera de Whistler Ice (Difícil)***	-	*Nieve*	*A*	*20.000*	*Nissan Bluebird Rally Car (510) 1969*	*Carrera individual (2)*	*Ice Arena normal (5); Ice Arena inverso (5)*	*Mitsubishi Lancer Evolution VI Rally Car 1999; Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car 2003; Subaru Impreza Rally Car 2003*
Especial	***Rally de Chamonix (Difícil)***	-	*Nieve*	*A*	*20.000*	*Lancia Stratos Rally Car 1977*	*Carrera individual (2)*	*Chamonix normal (5); Chamonix inverso (5)*	*Mitsubishi Lancer Evolution VI Rally Car 1999; Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car 2003; Subaru Impreza Rally Car 2003*
Especial	***Rally George V (Difícil)***	-	-	*A*	*20.000*	*Peugeot 205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car 1986*	*Carrera individual (2)*	*George V Paris normal (5); George V Paris inverso (5)*	*Peugeot 205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car 1986; Renault 5 Maxi Turbo Rally Car 1985*
Especial	***Rally Alpes suizos (Difícil)***	-	*Tierra*	*A*	*20.000*	*Nissan 240 RS Rally Car 1985*	*Carrera individual (2)*	*Alpes suizos normal (5); Alpes suizos inverso (5)*	*Lancia Delta S4 Rally Car 1985; Mitsubishi Lancer Evolution VI Rally Car 1999; Subaru Impreza Rally Car 2003*
Especial	***Tour de Tahití (Difícil)***	-	*Tierra*	*A*	*20.000*	*Mitsubishi Pajero Rally Raid Car 1985*	*Carrera individual (2)*	*Tahiti Maze normal (5); Tahiti Maze inverso (5)*	*Ford RS200 Rally Car 1985; Lancia Delta S4 Rally Car 1985; Renault 5 Maxi Turbo Rally Car 1985*
Especial	***Carrera húmeda de Tsukuba (Difícil)***	-	-	*A*	*20.000*	*Ford GT Concept 2002*	*Carrera individual (1)*	*Circuito de Tsukuba: HÚMEDO (5)*	*Bentley Speed 8 Race Car 2003; Mazda 787B Race Car 2001; Mercedes-Benz Sauber C9 Race Car 1989; etc.*
Especial	***Rally de Yosemite I (Difícil)***	-	*Tierra*	*A*	*20.000*	*Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998*	*Carrera individual (2)*	*Cathedral Rocks Trail I normal (5); Cathedral Rocks Trail I inverso (5)*	*Lancia Delta HF Integrale Rally Car 1992; Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car 2003; Subaru Impreza Rally Car 2003*
Especial	***Rally de Yosemite II (Difícil)***	-	*Tierra*	*A*	*20.000*	*Mitsubishi Pajero Evolution Rally Raid Car 2003*	*Carrera individual (2)*	*Cathedral Rocks Trail II normal (5); Cathedral Rocks Trail II inverso (5)*	*Lancia Delta HF Integrale Rally Car 1992; Mitsubishi Lancer Evolution VI Rally Car 1999; Subaru Impreza Rally Car 2003*



Carreras americanas

Categoría	Evento	Limitaciones para participar / Coches permitidos	Neumáticos requeridos	Carné	Premio (créditos)	Premio (coches)	Modo de juego	Circuito (Rondas)	Rivales
América	***Campeonato general americano***	*Sólo coches americanos*	-	*A*	*Premio del campeonato: 35.000; Carrera individual: 10.000, 6000, 4.000, 3.000, 1.000, 500*	*Chevrolet Corvette Convertible (C1) 1954*	*Carrera de campeonato (5)*	*Circuito de Seattle normal (5); Infineon Raceway (para deportivos) A (5); New York normal (4); El Capitán inverso (4); Laguna Seca Raceway (5)*	*Chaparral 2D Race Car 1967; Chaparral 2J Race Car 1970; Chevrolet Camaro LM Race Car 2001; Chevrolet Corvette C5R (C5) 2000; Chevrolet Corvette Z06 (C2) Race Car 1963; Dodge Viper GTS-R Team Oreca 2000; Ford GT40 Race Car 1969; Ford GT LM Race Car Spec II 2004; Panoz Esperante GTR-1 Race Car 1998*
América	***Stars and Stripes***	*Sólo coches americanos; Sólo para coches sin modificar*	*Normales o deportivos*	*BI*	*10.000, 6.000, 4.000, 3.000, 1.000, 500*	*Chevrolet Camaro LM Race Car 2001*	*Carrera individual (3)*	*Laguna Seca Raceway (3); Circuito de Seattle normal (3); Infineon Raceway (para deportivos) B (4)*	*Chevrolet Camaro SS 2000; Chevrolet Corvette Z06 (C5) 2000; Chevrolet Corvette ZR-1 (C4) 1990; Dodge Viper GTS 1999; Ford Mustang SVT Cobra R 2000; Pontiac GTO 5.7 Coupe 2004; Shelby Series 1 Super Charged 2003*
América	***Competición de "muscle cars"***	*Sólo coches americanos*	*Normales o deportivos*	*A*	*3.000, 1.000, 500, 400, 300, 200*	*Chevrolet Chevelle SS 454 1970*	*Carrera individual (3)*	*New York inverso (3); Laguna Seca Raceway (3); El Capitán normal (3)*	*Callaway C12 2003; Chevrolet Camaro SS 2000; Dodge RAM 1500 Laramie Hemi 2004; Dodge SRT4 2003; Dodge Viper GTS 1999; Dodge Viper SRT10 2003; Ford Mustang GT 2005; Ford Mustang SVT Cobra R 2000; Ford SVT F-150 Lightning 2003*
América	***Competición de "muscle cars" antiguos***	*Sólo coches americanos Modelos hasta 1980*	*Normales o deportivos*	*B*	*3.000, 1.000, 500, 400, 300, 200*	*Plymouth Super Bird 1970*	*Carrera individual (3)*	*New York normal (2); Infineon Raceway (para deportivos) A (2); Circuito de Seattle normal (2)*	*Buick Special 1962; Chevrolet Camaro Z28 302 1969; Chevrolet Chevelle SS 454 1970; Chevrolet Corvette Stingray L46 350 1969; Dodge Charger Super Bee 426 Hemi 1971; Mercury Cougar XR-7 1967; Plymouth Super Bird 1970; Pontiac Tempest Le Mans GTO 1964; Shelby Cobra 427 1967; Shelby Mustang G.T. 350R 1965; etc.*



Carreras europeas

Categoría	Evento	Limitaciones para participar / Coches permitidos	Neumáticos requeridos	Carné	Premio (créditos)	Premio (coches)	Modo de juego	Circuito (Rondas)	Rivales
Europa	***Campeonato paneuropeo***	*Sólo coches europeos*	*Normales o deportivos*	*BI*	*Premio del campeonato: 45.000; Carrera individual: 12.000, 6.500, 5.000, 4.000, 1.500, 800*	*Jaguar XJ220 LM Race Car 2001*	*Carrera de campeonato (5)*	*Opéra de París normal (6); Grand Valley Speedway normal (5); Circuito de la Sarthe I (2); Côte d'Azur (6); Nürburgring Nordschleife (2)*	*Aston Martin DB9 Coupe 2003; BMW M5 2005; Cizeta V16T 1994; Jaguar XJ220 1992; Mercedes-Benz E 55 AMG 2002; Mercedes-Benz SL 65 AMG (R230) 2004; Lotus Motor Sport Elise 1999; Pagani Zonda C12 2000; TVR Cerbera Speed Six 1997; TVR Tuscan Speed Six 20000; etc.*
Europa	***Serie británica GT***	*Sólo coches británicos*	*Normales o deportivos*	*AI*	*Premio del campeonato: 45.000; Carrera individual: 12.000, 6.500, 5.000, 4.000, 1.500, 800*	*Jaguar E-Type Coupe 1961*	*Carrera de campeonato (5)*	*Grand Valley Speedway normal (3); Fuji Speedway de los 90 (3); El Capitán normal (3); Infineon Raceway (para deportivos) A (3); Midfield Raceway inverso (3)*	*Aston Martin DB9 Coupe 2003; Lotus Esprit Sport 350 2000; Lotus Esprit V8 2002; Lotus Esprit V8 SE 2098; Jaguar XJ220 1992; TVR T350C 2003; TVR Cerbera Speed Six 1997; TVR Griffith 500 1994; TVR Tamora 2002; TVR Tuscan Speed Six 2000; etc.*
Europa	***Serie británica pesos ligeros***	*Sólo coches británicos; 1.000 kg o menos*	*Normales o deportivos*	*B*	*3.000, 1.000, 500, 400, 300, 200*	*Lotus Europa Special 1971*	*Carrera individual (3)*	*Autumn Ring normal (2); Apricot Hill Raceway inverso (2); Special Stage Route 5 normal (2)*	*Ginetta G4 1964; Mini Marcos GT 1970; Lotus Elan S1 1962; Lotus Elise 2000; Lotus Elise Type 72 2001; Triumph Spitfire 1500 1974*
Europa	***Deutsche Touring Car Meisterschaft***	*Audi A4 Touring Car; Audi Abt TT-R Touring Car; Opel Astra Touring Car; Mercedes-Benz CLK Touring Car; Opel Calibra Touring Car; etc. (solo para coches de carreras DTM europeos)*	-	*AI*	*Premio del campeonato: 75.000; Carrera individual: 15.000, 7.500, 5.000, 4.000, 1.500, 800*	*Mercedes-Benz AMG CLK-GTR Race Car 1998*	*Carrera de campeonato (5)*	*Opéra de Paris normal (6); Midfield Raceway normal (6); High-Speed Ring inverso (5); Nürburgring Nordschleife (1); Fuji Speedway 2005 GT (5)*	*Audi Abt TT-R Touring Car 2002; Alfa Romeo 155 2.5 V6 TI 1993; Mercedes-Benz AMG 190 E Evolution II Touring Car 1992; Audi A4 Touring Car 2004; Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000; Opel Astra Touring Car 2000; Opel Calibra Touring Car 1994*







Categoría	Evento	Limitaciones para participar / Coches permitidos	Neumáticos requeridos	Carné	Premio (créditos)	Premio (coches)	Modo de juego	Circuito (Rondas)	Rivales
Europa	***Festa italiana***	*Sólo coches italianos; Sólo para coches sin modificar*	*Normales o deportivos*	*BI*	*5.000, 2.000, 1.000, 500, 400, 300*	*Alfa Romeo 155 2.5 V6 TI 1993*	*Carrera individual (3)*	*Autumn Ring inverso (2); Côte d'Azur (2); Infineon Raceway (para deportivos) A (2)*	*Alfa Romeo 147 GTA 2002; Alfa Romeo 156 2.5 V6 24V 1998; Alfa Romeo 166 2.5 V6 24V Sportronic 1998; Alfa Romeo GT 3.2 V6 24V 2004; Alfa Romeo GTV 3.0 V6 24V 2001; Alfa Romeo Spider 3.0i V6 24V 2001; Fiat Coupe Turbo Plus 2000; Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991*
Europa	***Championnat France entière***	*Sólo coches franceses; Sólo para coches sin modificar*	*Normales o deportivos*	*A*	*Premio del campeonato: 35.000; Carrera individual: 10.000, 6.000, 4.000, 3.000, 1.000, 500*	*Citroen 2CV Type-A 1954*	*Carrera de campeonato (5)*	*Opéra de París normal (4); Circuito de la Sarthe I (1); Special Stage Route 5 normal (3); Grand Valley Speedway inverso (3); Côte d'Azur (3)*	*Citroen C5 V6 Exclusive 2003; Renault Clio Renault Sport V6 24V 2000; Hommell Berlinette R/S Coupe 1999; Peugeot 106 Rallye 2003; Peugeot 205 Turbo 16 1985; Peugeot 206 S16 2003; Renault Avantime 2002; Renault 5 Turbo 1980; Renault Megane 2.0 16V 2003; Renault Megane 2.0 IDE Coupe 2000; etc.*
Europa	***Liga europea de coches clásicos***	*Sólo coches europeos; Modelos no anteriores a 1970*	*Normales o deportivos*	*BI*	*Premio del campeonato: 30.000; Carrera individual: 10.000, 6.000, 4.000, 3.000, 1.000, 500*	*Mercedes-Benz Benz Patent Motor Wagen 1886*	*Carrera de campeonato (5)*	*Nürburgring Nordschleife (1); Fuji Speedway de los 80 (2); Opéra de París inverso (2); Circuito de Suzuka (1); Deep Forest Raceway inverso (2)*	*AC Cars 427 S/C 1966; Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale 1963; Alfa Romeo Spider 1600 Duetto 1966; Fiat 500F 1965; Ginetta G4 1964; Jaguar E-Type Coupe 1961; Lotus Elan S1 1962; Mercedes-Benz 300 SL Coupe 1954; Mini Marcos GT 1970; Volkswagen Karmann Ghia Coupe (Type-1) 1968; etc.*
Europa	***Liga europea de deportivos compactos***	*Sólo para coches sin modificar; Alfa Romeo 147 GTA; Peugeot 206 RC; Renault Clio Renault Sport 2.0 16V; Mini Cooper-S; Volkswagen Golf V GTI; etc.*	*Normales o deportivos*	*BI*	*Premio del campeonato: 45.000; Carrera individual: 12.000, 6.500, 5.000, 4.000, 1.500, 800*	*Volvo 240 GLT Estate 1988*	*Carrera de campeonato (5)*	*Twin Ring Motegi este: circuito corto (3); Opéra de París normal (4); Circuito Trial Mountain inverso (3); Circuito de Suzuka – circuito este (5); Special Stage Route 5 inverso (3)*	*Alfa Romeo 147 GTA 2002; Audi S3 2002; Audi A3 3.2 Quattro 2003; BMW M Coupe 1998; Renault Clio Renault Sport 2.0 16V 2002; Mini Cooper-S 2002; Peugeot 106 Rallye 2003; Peugeot 205 Turbo 16 1985; Peugeot 206 RC 2003; Volkswagen Golf IV R32 2003; etc.*
Europa	***¡1.000 millas!***	*Modelos anteriores a 1970; Sólo para coches sin modificar*	*Normales o deportivos*	*-*	*Premio del campeonato: 300.000; Carrera individual: 150.000, 75.000, 20.000, 10.000, 5.000, 2.000*	*Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale 1963*	*Carrera de campeonato (4)*	*Nürburgring Nordschleife (25); Opéra de París normal (95); Côte d'Azur (99); Circuito de la Sarthe II (35)*	*AC Cars 427 S/C 1966; Alfa Romeo Spider 1600 Duetto 1966; Fiat 500F 1965; Honda S800 1966; Isuzu 117 Coupe 1968; Jaguar E-Type Coupe 1961; Mazda 110S (L10A) 1967; Nissan Fairlady 2000 (SR311) 1968; Nissan Skyline 2000 GT-B (S54A) 1967; Volkswagen Karmann Ghia Coupe (Type-1) 1968; etc.*
Europa	***Schwarzwald Liga A***	*Sólo coches alemanes; Hasta 300 CV; BMW 330i; Audi A3 3.2 Quattro; Volkswagen Golf V GTI; Opel Speedster Turbo; Mercedes-Benz SLK 230 Kompressor; etc.*	*Normales o deportivos*	*A*	*5.000, 2.000, 1.000, 500, 400, 300*	*BMW M3 GTR Race Car 2001*	*Carrera individual (3)*	*Circuito Trial Mountain normal (3); Opéra de París inverso (4); Autumn Ring normal (4)*	*Audi A3 3.2 Quattro 2003; Audi S3 2002; Audi TT Coupe 3.2 Quattro 2003; BMW 330i 2005; BMW M Coupe 1998; BMW Z4 2003; Volkswagen Golf IV R32 2003*
Europa	***Schwarzwald Liga B***	*Sólo coches alemanes; 300 CV o superior; Mercedes-Benz SLR McLaren; BMW M3; Audi RS 6; Ruf RGT; Volkswagen W12 Nardo Concept; etc.*	*Normales o deportivos*	*BI*	*10.000, 6.000, 4.000, 3.000, 1.000, 500*	*Mercedes-Benz AMG 190 E 2.5 - 16 Evolution II Touring Car 1992*	*Carrera individual (5)*	*Nürburgring Nordschleife (1); Tokyo: Route 246 normal (2); Fuji Speedway de los 90 (3); High-Speed Ring inverso (3); Circuito de Suzuka (2)*	*Audi S4 2003; Audi RS 4 2001; Audi RS 6 Avant 2002; BMW M3 2004; BMW M3 CSL 2003; Mercedes-Benz CLK 55 AMG 2000; Mercedes-Benz E 55 AMG 2002; Mercedes-Benz SL 600 (R129) 1998; Mercedes-Benz SL 65 AMG (R230) 2004; Volkswagen Golf V GTi 2005; etc.*



Carreras japonesas

Categoría	Evento	Limitaciones para participar / Coches permitidos	Neumáticos requeridos	Carné	Premio (créditos)	Premio (coches)	Modo de juego	Circuito (Rondas)	Rivales
Japón	**Campeonato de Japón**	Sólo coches japoneses	Normales o deportivos	A	Premio del campeonato: 35.000; Carrera individual: 7.500, 5.000, 2.500, 1.000, 500, 300	Nissan Fairlady Z Concept LM Race Car 2002	Carrera de campeonato (5)	Fuji Speedway de los 90 (5); Circuito de Tsukuba (10); Tokyo: Route 246 inverso (5); Twin Ring Motegi – circuito de carretera (4); Circuito de Suzuka (4)	Honda NSX Type R 2002; Mazda RX-7 Spirit R Type A (FD) 2003; Mazda RX-8 Type S (J) 2003; Mitsubishi 3000GT VR-4 Turbo (J) 1998; Mitsubishi Lancer Evolution VIII RS 2003; Nissan Skyline Coupe 350GT 2003; Nissan Skyline GT-R V-spec II 2000; Subaru Impreza Sedan WRX STi Version VI 1999; Subaru Legacy B4 2.0 GT 2003; Toyota Supra RZ 1997; etc.
Japón	**Campeonato japonés de GT**	-	-	AI	Premio del campeonato: 100.000; Carrera individual: 15.000, 7.500, 5.000, 4.000, 1.500, 800	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	Carrera de campeonato (10)	Tokyo: Route 246 normal (5); Circuito de Suzuka – circuito este (12); Seoul Central normal (10); Fuji Speedway de los 90 (6); Twin Ring Motegi Super Speedway (12); Laguna Seca Raceway (7); Hong Kong normal (9); Twin Ring Motegi – circuito de carretera (6); Fuji Speedway 2005 GT (6); Circuito de Suzuka (5)	Honda Castrol Mugen NSX (JGTC) 2000; Honda Raybrig NSX (JGTC) 2000; Honda Takata Dome NSX (JGTC) 2003; Nissan Loctite Zexel GT-R (JGTC) 2000; Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004; Nissan Pennzoil Zexel GT-R (JGTC) 2001; Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003; Toyota Castrol Tom's Supra (JGTC) 2000 / 2001; Toyota Denso Sard Supra GT (JGTC) 2000; Toyota WoodOne Tom's Supra (JGTC) 2003; etc.
Japón	**Clásicos japoneses de los 70**	Sólo coches japoneses; Modelos de entre 1970 y 1979; Sólo para coches sin modificar	Normales o deportivos	B	2.000, 1.000, 500, 400, 300, 200	Nissan Skyline GT-R Hard Top 2000 (KPGC10) 1970	Carrera individual (5)	Fuji Speedway de los 80 (2); Autumn Ring Mini inverso (4); Circuito de Tsukuba (3); Motorland inverso (4); Circuito Trial Mountain normal (2)	Honda 1300 Coupe 9 S 1970; Honda Civic 1500 3door CX 1979; Mitsubishi Galant GTO MR 1970; Mitsubishi Lancer 1600 GSR 1973; Mitsubishi Mirage 1400GLX 1978; Nissan 240ZG (HS30) 1971; Nissan Bluebird Hardtop 1800SSS (910) 1979; Nissan Fairlady Z 280 Z-L 2seater (S130) 1978; Nissan Skyline 2000GT-R (KPGC110) 1973; Toyota Celica 1600GT (TA22) 1970; etc.
Japón	**Festival japonés de los 80**	Sólo coches japoneses; Modelos de entre 1980 y 1989; Sólo para coches sin modificar	Normales o deportivos	A	3.000, 1.000, 500, 400, 300, 200	Mitsubishi HSR-II Concept 1989	Carrera individual (5)	El Capitán normal (3); Clubman Stage Route 5 inverso (5); Circuito de Tsukuba (5); Apricot Hill Raceway inverso (3); Circuito de Suzuka (2)	Honda Ballade Sports CR-X 1.5i 1983; Honda Civic 1500 3door 25i 1983; Mazda RX-7 GT-Limited (FC, J) 1985; Mitsubishi Lancer EX 1800 GSR IC Turbo 1983; Nissan Exa Canopy L.A.Version Type S 1988; Nissan Skyline HT 2000 RS-X Turbo C (R30) 1984; Toyota Celica 2000GT-Four (ST165) 1986; Toyota Celica XX 2800GT 1981; Toyota Corolla Levin GT-APEX 1983; Toyota MR2 1600 G 1986; etc.
Japón	**Reto japonés de los 90**	Sólo coches japoneses; Modelos de entre 1990 y 1999; Sólo para coches sin modificar	Normales o deportivos	A	3.000, 1.000, 500, 400, 300, 200	Nissan Nismo 400R 1996	Carrera individual (5)	Apricot Hill Raceway normal (3); Grand Valley Este inverso (4); Twin Ring Motegi este: circuito corto (3); Special Stage Route 5 inverso (3); Fuji Speedway de los 90 (3)	Honda CR-X SiR 1990; Honda Integra Type R (DC2) 1995; Honda Prelude Si VTEC 1991; Mazda MX-5 S-Special Type I (J) 1995; Mitsubishi Eclipse GT 1995; Mitsubishi FTO GR 1994; Mitsubishi Lancer Evolution GSR 1992; Nissan 200SX 1996; Nissan Silvia K's (S13) 1991; Nissan Silvia Q's Aero (S14) 1996; etc.
Japón	**Copa de compactos japoneses**	Sólo coches japoneses; 4.000 mm o menos	Normales o deportivos	B	Premio del campeonato: 15.000; Carrera individual: 2.000, 1.000, 500, 400, 300, 200	Honda Life Step Van 1972	Carrera de campeonato (5)	Twin Ring Motegi este: circuito corto (2); Autumn Ring Mini inverso (4); Circuito de Tsukuba (3); Deep Forest Raceway inverso (2); Circuito de Suzuka – circuito este (3)	Honda Jazz 1.4 dsi Se Sp 2001; Mazda Demio (J) 1999; Mazda 2 2003; Mitsubishi Colt 1.5 Sport X Version 2002; Nissan Cube EX (FF/CVT) 2002; Nissan March G# 1999; Nissan Micra 2003; Toyota bB 1.5Z X Version 2000; Toyota ist 1.5S 2002; Toyota Yaris U Euro Sport Edition (J) 2000; etc.



Carreras organizadas por los fabricantes

Categoría	Evento	Limitaciones para participar / Coches permitidos	Neumáticos requeridos	Carné	Premio (créditos)	Premio (coches)	Modo de juego	Circuito (Rondas)	Rivales
Coches americanos	**Chevrolet: Festival Corvette**	Chevrolet Corvette Z06 (C5); Chevrolet Corvette Grand Sport (C4); Chevrolet Corvette ZR-1 (C4); Chevrolet Corvette Stingray L46 350; Chevrolet Corvette Coupe (C2); etc.	-	BI	10.000, 6.000, 4.000, 3.000, 1.000, 500	Chevrolet Corvette Z06 (C2) Race Car 1963	Carrera individual (5)	Circuito de Seattle normal (4); Laguna Seca Raceway (4); New York inverso (4); Infineon Raceway (para deportivos) A (4); El Capitán normal (4)	Chevrolet Corvette Coupe (C2) 1963; Chevrolet Corvette Grand Sport (C4) 1996; Chevrolet Corvette Stingray L46 350 1969; Chevrolet Corvette Z06 (C5) 2000; Chevrolet Corvette ZR-1 (C4) 1990
Coches americanos	**Chevrolet: Encuentro Camaro**	Chevrolet Camaro SS; Chevrolet Camaro Z28 Coupe; Chevrolet Camaro IROC-Z Concept; Chevrolet Camaro Z28 302; etc.	-	B	2.000, 1.000, 500, 400, 300, 200	Chevrolet Camaro IROC-Z Concept 1988	Carrera individual (3)	Seoul Central normal (4); El Capitán inverso (3); Midfield Raceway normal (3)	Chevrolet Camaro IROC-Z Concept 1988; Chevrolet Camaro SS 1969 / 2000; Chevrolet Camaro Z28 302 1969; Chevrolet Camaro Z28 Coupe 1997







Categoría	Evento	Limitaciones para participar / Coches permitidos	Neumáticos requeridos	Carné	Premio (créditos)	Premio (coches)	Modo de juego	Circuito (Rondas)	Rivales
Coches americanos	***Chrysler: Trofeo Crossfire***	*Chrysler Crossfire*	-	*A*	*7.500, 5.000, 2.500, 1.000, 500, 300*	*Dodge Viper GTS-R Concept 2000*	*Carrera individual (3)*	*Circuito de Seattle inverso (2); Twin Ring Motegi Super Speedway (3); Circuito Trial Mountain inverso (2)*	*Chrysler Crossfire 2004*
Coches americanos	***Saleen: Club Saleen S7***	*Saleen S7*	-	*BI*	*10.000, 6.000, 4.000, 3.000, 1.000, 500*	*Nike One 2022*	*Carrera individual (5)*	*Circuito de la Sarthe I (2); El Capitán normal (4); Special Stage Route 5 inverso (4); Circuito de Suzuka (3); Infineon Raceway (para deportivos) A (4)*	*Saleen S7 2002*
Coches americanos	***Shelby: Copa Shelby Cobra***	*Shelby Series 1 Super Charged; Shelby Cobra 427; Shelby Mustang G.T. 350R*	-	*BI*	*10.000, 6.000, 4.000, 3.000, 1.000, 500*	*Shelby Mustang G.T. 350R 1965*	*Carrera individual (5)*	*Circuito de Seattle inverso (2); High-Speed Ring inverso (2); New York normal (2); Laguna Seca Raceway (2); Circuito Trial Mountain inverso (2)*	*Shelby Cobra 427 1967*
Coches británicos	***Aston Martin: Festival Aston Martin***	*Aston Martin Vanquish; Aston Martin DB9 Coupe; Aston Martin DB7 Vantage Coupe; Aston Martin V8 Vantage*	*Normales o deportivos*	*B*	*2.000, 1.000, 500, 400, 300, 200*	*Aston Martin DB9 Coupe 2003*	*Carrera individual (3)*	*Fuji Speedway de los 90 (2); Hong Kong normal (3); Autumn Ring normal (2)*	*Aston Martin V8 Vantage 1999; Aston Martin DB7 Vantage Coupe 2000; Aston Martin Vanquish 2004; Aston Martin DB9 Coupe 2003*
Coches británicos	***Lotus: Trofeo Elise***	*Lotus Elise 111R; Lotus Elise Type 72; Lotus Elise; Lotus Motor Sport Elise; Lotus Elise Sport 190; etc.*	-	*A*	*Premio del campeonato: 30.000; Carrera individual: 7.500, 5.000, 2.500, 1.000, 500, 300*	*Lotus Elise Type 72 2001*	*Carrera de campeonato (5)*	*Tokyo: Route 246 normal (1); Autumn Ring inverso (2); Special Stage Route 5 inverso (2); Hong Kong normal (2); Apricot Hill Raceway normal (2)*	*Lotus Elise 2000; Lotus Elise 111S 2003; Lotus Elise 111R 2004; Lotus Elise Sport 190 1998; Lotus Elise Type 72 2001; Lotus Motor Sport Elise 1999*
Coches británicos	***Lotus: Clásicos Lotus***	*Lotus Europa Special; Lotus Elan S1*	-	-	*Premio del campeonato: 10.000; Carrera individual: 2.000, 500, 400, 300, 200, 100*	*Lotus Elan S1 1962*	*Carrera de campeonato (5)*	*Hong Kong inverso (2); Laguna Seca Raceway (2); El Capitán normal (2); Circuito de Tsukuba (3); Apricot Hill Raceway inverso (2)*	*Lotus Elan S1 1962; Lotus Europa Special 1971*
Coches británicos	***MG: Festival MG***	*MG TF160; MG MGF*	-	*A*	*3.000, 1.000, 500, 400, 300, 200*	*MG MGF 1997*	*Carrera individual (5)*	*Hong Kong inverso (2); Circuito de Suzuka (1); Opéra de Paris normal (2); Motorland normal (4); Grand Valley Este inverso (2)*	*MG MGF 1997; MG TF160 2003*
Coches británicos	***Mini: Encuentro Mini deportivo***	*Mini Cooper-S; Mini Cooper; Mini One*	-	-	*3.000, 1.000, 500, 400, 300, 200*	*Marcos Mini Marcos GT 1970*	*Carrera individual (5)*	*Opéra de Paris normal (2); Tokyo: Route 246 normal (1); Clubman Stage Route 5 inverso (3); Circuito de Seattle normal (2); New York inverso (2)*	*Mini Cooper 2002; Mini Cooper-S 2002; Mini One 2002*
Coches británicos	***TVR: Carreras Blackpool***	*TVR T350C; TVR Tamora; TVR Tuscan Speed Six; TVR Cerbera Speed Six; TVR Griffith 500; etc.*	-	*A*	*3.000, 1.000, 500, 400, 300, 200*	*TVR Cerbera Speed Twelve 2000*	*Carrera individual (5)*	*Circuito de Suzuka – circuito este (5); Special Stage Route 5 normal (3); Laguna Seca Raceway (3); Opéra de Paris normal (4); Fuji Speedway 2005 (3)*	*TVR Cerbera Speed Six 2000; TVR Cerbera Speed Twelve 2000; TVR Griffith 500 1994; TVR T350C 2003; TVR Tamora 2002; TVR Tuscan Speed Six 2000; TVR V8S 1991*
Coches británicos	***Triumph: Copa Spitfire***	*Triumph Spitfire 1500*	-	*A*	*3.000, 1.000, 500, 400, 300, 200*	*Triumph Spitfire 1500 1974*	*Carrera individual (5)*	*El Capitán normal (2); Twin Ring Motegi oeste: circuito corto (3); Autumn Ring Mini inverso (4); Clubman Stage Route 5 normal (3); Seoul Central inverso (2)*	*Triumph Spitfire 1500 1974*
Coches franceses	***Citroen: Clásicos 2CV***	*Citroen 2CV Type A*	-	-	*Premio del campeonato: 10.000; Carrera individual: 2.000, 500, 400, 300, 200, 100*	*Citroen 2CV Type A 1954*	*Carrera de campeonato (5)*	*Opéra de Paris inverso (1); Côte d'Azur (1); Autumn Ring Mini normal (2); Deep Forest Raceway inverso (1); Circuito de Tsukuba (2)*	*Citroen 2CV Type A 1954*
Coches franceses	***Renault: Trofeo Clio***	*Renault Clio Renault Sport V6 Phase 2; Renault Clio Renault Sport 2.0 16V; Renault Clio Renault Sport V6 24V; Renault Clio Sport Trophy V6 24V Race Car*	-	*BI*	*Premio del campeonato: 50.000; Carrera individual: 10.000, 6.000, 4.000, 3.000, 1.000, 500*	*Renault Clio Sport Trophy V6 24V Race Car 2000*	*Carrera de campeonato (5)*	*Circuito de Suzuka (3); Twin Ring Motegi – circuito de carretera (4); Circuito de Tsukuba (7); Deep Forest Raceway normal (4); El Capitán inverso (4)*	*Renault Clio Sport Trophy V6 24V Race Car 2000*
Coches franceses	***Renault: Copa Megane***	*Renault Megane 2.0 16V; Renault Megane 2.0 IDE Coupe*	-	*A*	*Premio del campeonato: 35.000; Carrera individual: 7.500, 5.000, 2.500, 1.000, 500, 300*	*Renault Avantime 2002*	*Carrera de campeonato (5)*	*Circuito de Suzuka – circuito este (3); Opéra de Paris normal (3); Laguna Seca Raceway (2); Seoul Central normal (3); Côte d'Azur (2)*	*Renault Megane 2.0 16V 2003*



Categoría	Evento	Limitaciones para participar / Coches permitidos	Neumáticos requeridos	Carné	Premio (créditos)	Premio (coches)	Modo de juego	Circuito (Rondas)	Rivales
Coches franceses	**Peugeot: Copa 206**	Peugeot 206 RC; Peugeot 206 CC; Peugeot 206 S16; Peugeot 206 Rally Car	-	BI	7.500, 5.000, 2.500, 1.000, 500, 300	Peugeot 205 Turbo 16 Rally Car 1985	Carrera individual (5)	Opéra de París normal (4); Circuito de Tsukuba (5); Motorland inverso (8); Circuito de Suzuka – circuito este (5); Côte d'Azur (3)	Peugeot 206 S16 1999; Peugeot 206 RC 2003; Peugeot 206 CC 2001
Coches franceses	**Alpine: Copa Renault Alpine**	Alpine A310 1600VE; Alpine A110 1600S	-	A	Premio del campeonato: 50.000; Carrera individual: 7.500, 5.000, 2.500, 1.000, 500, 300	Alpine A110 1600S 1973	Carrera de campeonato (5)	Tokyo: Route 246 normal (2); Circuito Trial Mountain normal (3); Opéra de París inverso (3); Special Stage Route 5 normal (2); Grand Valley Speedway normal (2)	Alpine A110 1600S 1973; Alpine A310 1600VE 1973
Coches alemanes	**Audi: Copa A3**	Audi A3 3.2 Quattro	-	-	2.000, 500, 400, 300, 200, 100	Audi Pikes Peak Quattro 2003	Carrera individual (3)	Circuito de Suzuka – circuito este (3); Midfield Raceway normal (2); Laguna Seca Raceway (2)	Audi A3 3.2 Quattro 2003
Coches alemanes	**Audi: Tourist Trophy**	Audi TT Coupe 3.2 Quattro; Audi Abt TT-R Touring Car; Audi TT Coupe 1.8T Quattro	-	B	Premio del campeonato: 20.000; Carrera individual: 5.000, 2.000, 1.000, 900, 800, 500	Audi Le Mans Quattro 2003	Carrera de campeonato (3)	El Capitán normal (2); Tokyo: Route 246 inverso (1); Deep Forest Raceway inverso (2)	Audi TT Coupe 1.8T Quattro 2000; Audi TT Coupe 3.2 Quattro 2003
Coches alemanes	**BMW: Trofeo Serie 1**	BMW 120i; BMW 120d	-	-	3.000, 1.000, 500, 400, 300, 200	BMW 2002 Turbo 1973	Carrera individual (3)	Grand Valley Speedway normal (1); Infineon Raceway (para deportivos) A (2); Twin Ring Motegi este: circuito corto (2)	BMW 120d 2004; BMW 120i 2004
Coches alemanes	**BMW: Club "M"**	BMW M5; BMW M3; BMW M3 CSL; BMW M3 GTR; BMW M Coupe; etc.	-	A	Premio del campeonato: 35.000; Carrera individual: 10.000, 6.000, 4.000, 3.000, 1.000, 500	BMW M3 GTR 2003	Carrera de campeonato (5)	El Capitán inverso (2); Apricot Hill Raceway normal (3); Opéra de París inverso (4); Circuito de Suzuka (2); Nürburgring Nordschleife (1)	BMW M Coupe 1998; BMW M3 2004; BMW M3 CSL 2003; BMW M3 GTR 2003; BMW M5 2005
Coches alemanes	**Mercedes-Benz: Leyendas de la flecha plateada**	Mercedes-Benz SL 600 (R230); Mercedes-Benz SLR Mc Laren; Mercedes-Benz SL 500 (R230); Mercedes-Benz E 55 AMG; Mercedes-Benz CLK 55 AMG; etc.	-	A	7.500, 5.000, 2.500, 1.000, 500, 300	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	Carrera individual (3)	Fuji Speedway de los 90 (3); Nürburgring Nordschleife (1); Opéra de París normal (3)	Mercedes-Benz 190 E 2.5 - 16 Evolution II 1991; Mercedes-Benz A 160 Avantgarde 1998; Mercedes-Benz CL 600 2000; Mercedes-Benz CLK 55 AMG 2000; Mercedes-Benz E 55 AMG 2002; Mercedes-Benz SLK 230 Kompressor 1998; Mercedes-Benz SLR McLaren 2003; etc.
Coches alemanes	**Mercedes-Benz: Reto SL**	Mercedes-Benz SL 65 AMG (R230); Mercedes-Benz SL 600 (R230); Mercedes-Benz SL 55 AMG (R230); Mercedes-Benz SL 500 (R230); Mercedes-Benz 300 SL Coupe; etc.	-	BI	10.000, 6.000, 4.000, 3.000, 1.000, 500	Mercedes-Benz 300 SL Coupe 1954	Carrera individual (3)	Apricot Hill Raceway normal (4); Fuji Speedway de los 80 (4); El Capitán normal (4)	Mercedes-Benz 300 SL Coupe 1954; Mercedes-Benz SL 500 (R129) 1998; Mercedes-Benz SL 500 (R230) 2002; Mercedes-Benz SL 55 AMG (R230) 2002; Mercedes-Benz SL 600 (R129) 1998; Mercedes-Benz SL 600 (R230) 2004; Mercedes-Benz SL 65 AMG (R230) 2004
Coches alemanes	**Opel: Trofeo Speedster**	Opel Speedster Turbo; Opel Speedster	-	BI	7.500, 5.000, 2.500, 1.000, 500, 300	Opel Calibra Touring Car 1994	Carrera individual (5)	Grand Valley Speedway normal (3); Autumn Ring inverso (4); Circuito de Suzuka – circuito este (4); Infineon Raceway (para deportivos) A (3); Circuito de Seattle normal (3)	Opel Speedster 2000; Opel Speedster Turbo 2000
Coches alemanes	**Volkswagen: Copa Beetle**	Volkswagen New Beetle 2.0; Volkswagen New Beetle RSi; Volkswagen New Beetle Cup Car; Volkswagen Beetle 1100 Standard (Type-11)	-	B	Premio del campeonato: 25.000; Carrera individual: 2.500, 1.000, 500, 400, 300, 200	Volkswagen Beetle 1100 Standard (Type-11) 1949	Carrera de campeonato (5)	Fuji Speedway de los 90 (2); Twin Ring Motegi – circuito de carretera (2); Circuito de Tsukuba (3); Circuito de Suzuka (1); Fuji Speedway 2005 (2)	Volkswagen New Beetle Cup Car 2000
Coches alemanes	**Volkswagen: Copa Lupo**	Volkswagen Lupo GTI Cup Car (J); Volkswagen Lupo 1.4; Volkswagen Lupo GTI; Volkswagen Lupo Cup Car	-	A	Premio del campeonato: 25.000; Carrera individual: 5.000, 1.000, 500, 400, 300, 200	Volkswagen Karmann Ghia Coupe (Type-1) 1968	Carrera de campeonato (5)	Fuji Speedway de los 90 (2); Nürburgring Nordschleife (1); Circuito de Tsukuba (3); Circuito de Suzuka (1); Infineon Raceway (para deportivos) A (2)	Volkswagen Lupo Cup Car 2000; Volkswagen Lupo GTI Cup Car (J) 2003
Coches alemanes	**Volkswagen: Copa GTI**	Volkswagen Golf V GTI; Volkswagen Lupo GTI; Volkswagen Polo GTI; Volkswagen Golf IV GTI; Volkswagen Golf I GTI; etc.	-	B	2.000, 1.000, 500, 400, 300, 200	Volkswagen Golf I GTI 1976	Carrera individual (5)	Hong Kong inverso (2); Circuito de Tsukuba (3); Opéra de París normal (2); Midfield Raceway inverso (2); Deep Forest Raceway inverso (2)	Volkswagen Lupo GTI 2001; Volkswagen Polo GTI 2001; Volkswagen Golf I GTI 1976; Volkswagen Golf IV GTI 2001; Volkswagen Golf V GTI 2005





Categoría	Evento	Limitaciones para participar / Coches permitidos	Neumáticos requeridos	Carné	Premio (créditos)	Premio (coches)	Modo de juego	Circuito (Rondas)	Rivales
Coches italianos	***Alfa Romeo: Copa GTA***	*Alfa Romeo 147 GTA; Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1600*	-	-	*2.000, 500, 400, 300, 200, 100*	*Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1600 1965*	*Carrera individual (3)*	*Grand Valley Este inverso (2); Circuito de Tsukuba (3); Apricot Hill Raceway normal (2)*	*Alfa Romeo 147 GTA 2002; Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1600 1965*
Coches japoneses	***Daihatsu: Carrera Copen***	*Daihatsu Copen Active Top; Daihatsu Copen Detachable Top*	-	*B*	*7.500, 5.000, 2.500, 1.000, 500, 300*	*Daihatsu Sirion X4 (J) 2000*	*Carrera individual (3)*	*Circuito de Tsukuba (2); Motorland normal (3); Autumn Ring Mini normal (3)*	*Daihatsu Copen Active Top 2002; Daihatsu Copen Detachable Top 2002*
Coches japoneses	***Daihatsu: Carrera Midget II***	*Daihatsu Midget II D-Type*	-	-	*2.000, 500, 400, 300, 200, 100*	*Daihatsu Midget 1963*	*Carrera individual (1)*	*Motorland inverso (4)*	*Daihatsu Midget II D-Type 1998*
Coches japoneses	***Honda: Encuentro de Type R***	*Honda Civic Type R (EP); Honda Integra Type R (DC5); Honda NSX Type R; Honda ACCORD Euro-R; Honda Integra Type R (DC2); etc.*	-	*B*	*10.000, 6.000, 4.000, 3.000, 1.000, 500*	*Honda HSC 2003*	*Carrera individual (5)*	*Twin Ring Motegi – circuito de carretera (4); Autumn Ring inverso (5); Circuito de Suzuka (4); Motorland inverso (10); Circuito de Tsukuba (10)*	*Honda Accord Euro-R 2000; Honda Civic Type R (EK) 1998; Honda Civic Type R (EP) 2001 / 2004; Honda Integra Type R (DC2) 1995 / 1998 / 1999; Honda Integra Type R (DC5) 2003; Honda NSX Type R 1992 / 2002*
Coches japoneses	***Honda: Carrera Civic***	*Honda Civic Type R (EP); Honda Civic Type R (EK); Honda Civic SiR-II (EG); Honda Civic 1500 3door 25i; Honda Civic 1500 3door CX; etc.*	-	*B*	*5.000, 2.000, 1.000, 900, 800, 500*	*Honda Mugen Motul Civic Si Race Car 1987*	*Carrera individual (5)*	*Twin Ring Motegi este: circuito corto (2); Circuito de Suzuka – circuito este (3); Deep Forest Raceway normal (2); Autumn Ring Mini normal (3); Midfield Raceway inverso (2)*	*Honda Civic 1500 3door 25i 1983; Honda Civic 1500 3door CX 1979; Honda Civic SiR-II (EG) 1991 / 1992 / 1993 / 1995; Honda Civic Type R (EK) 1998; Honda Civic Type R (EP) 2001*
Coches japoneses	***Isuzu: Deportivo clásico Isuzu***	*Isuzu Piazza XE; Isuzu Bellett 1600 GT-R; Isuzu 117 Coupe*	-	-	*2.000, 500, 400, 300, 200, 100*	*Isuzu 117 Coupe 1968*	*Carrera individual (3)*	*Circuito de Tsukuba (3); Fuji Speedway de los 80 (2); Circuito Trial Mountain normal (2)*	*Isuzu 117 Coupe 1968; Isuzu Bellett 1600 GT-R 1969; Isuzu Piazza XE 1981*
Coches japoneses	***Mazda: Club "RE"***	*Mazda RX-7 Spirit R Type A (FD); Mazda RX-8 Type S (J); Mazda RX-7 Type R (FD; J); Mazda RX-7 GT-X (FC; J); Mazda 110S (L10B); etc.*	-	*B*	*5.000, 2.500, 1.000, 900, 800, 500*	*Mazda 110S (L10A) 1967*	*Carrera individual (5)*	*Laguna Seca Raceway (2); Autumn Ring inverso (2); Special Stage Route 5 inverso (2); Opéra de París normal (2); Circuito de Suzuka (1)*	*Mazda 110S (L10B) 1968; Mazda RX-7 GT-Limited (FC, J) 1985; Mazda RX-7 Infini III (FC, J) 1990; Mazda RX-7 Spirit R Type A (FD) 2002; Mazda RX-7 Type RS-R (FD) 1997; Mazda RX-7 Type R Bathurst R (FD) 2001; Mazda RX-7 Type RZ (FD) 2000; Mazda RX-8 Type S (J) 2003; etc.*
Coches japoneses	***Mazda: Copa Roadster NR-A***	*Mazda MX-5 1800 RS (J); Mazda MX-5 1600 NR-A (J); Mazda MX-5 1800 RS (J); Mazda MX-5 VR-Limited (J); etc.*	-	*B*	*Premio del campeonato: 15.000; Carrera individual: 2.000, 1.000, 500, 400, 300, 200*	*Mazda MX-Crossport 2005*	*Carrera de campeonato (5)*	*Twin Ring Motegi este: circuito corto (2); Tokyo: Route 246 normal (1); Clubman Stage Route 5 inverso (2); Circuito de Tsukuba (3); Circuito Trial Mountain normal (2)*	*Mazda MX-5 (NA) 1989; Mazda MX-5 1.8 RS (NB, J) 1998; Mazda MX-5 1800 RS (NB, J) 2000; Mazda MX-5 VR-Limited (NA, J) 1995; Mazda MX-5 J-Limited (NA, J) 1991; Mazda MX-5 S-Special Type I (NA, J) 1995; Mazda MX-5 SR-Limited (NA, J) 1997; Mazda MX-5 V-Special Type II (NA, J) 1993; etc.*
Coches japoneses	***Mazda: Copa NR-A RX-8***	*Mazda RX-8 Type E (J); Mazda RX-8 Type S (J); Mazda RX-8; Mazda RX-8 Concept (Type-I); Mazda RX-8 Concept (Type-II); etc.*	-	*B*	*Premio del campeonato: 15.000; Carrera individual: 2.000, 1.000, 500, 400, 300, 200*	*Mazda RX-8 Concept LM Race Car 2001*	*Carrera de campeonato (5)*	*Laguna Seca Raceway (2); Special Stage Route 5 normal (2); Fuji Speedway de los 90 (2); El Capitán normal (2); Circuito de Tsukuba (3)*	*Mazda RX-8 Type E (J) 2003; Mazda RX-8 Type S (J) 2003; Mazda RX-8 2003*
Coches japoneses	***Mitsubishi Motors: Encuentro Evolution***	*Mitsubishi Lancer Evolution VIII MR GSR; Mitsubishi Lancer Evolution VIII GSR; Mitsubishi Lancer Evolution VII GSR; Mitsubishi Lancer Evolution VI GSR; Mitsubishi Lancer Evolution V GSR; etc.*	-	*B*	*2.000, 1.000, 500, 400, 300, 200*	*Mitsubishi Lancer 1600 GSR Rally Car 1974*	*Carrera individual (3)*	*Clubman Stage Route 5 normal (3); Fuji Speedway de los 90 (2); Tokyo: Route 246 normal (1)*	*Mitsubishi Lancer Evolution GSR 1992; Mitsubishi Lancer Evolution II GSR 1994; Mitsubishi Lancer Evolution III GSR 1995; Mitsubishi Lancer Evolution IV GSR 1996; Mitsubishi Lancer Evolution V GRS 1998; Mitsubishi Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition 2000; Mitsubishi Lancer Evolution VII GSR 2001; Mitsubishi Lancer Evolution VIII RS 2003; etc.*
Coches japoneses	***Mitsubishi Motors: Copa Mirage***	*Mitsubishi Mirage Cyborg ZR; Mitsubishi Mirage 1400GLX*	-	-	*Premio del campeonato: 15.000; Carrera individual: 2.000, 500, 400, 300, 200, 100*	*Mitsubishi i Concept 2003*	*Carrera de campeonato (5)*	*Circuito de Tsukuba (3); Autumn Ring normal (2); Special Stage Route 5 normal (2); Laguna Seca Raceway (2); Circuito de Suzuka (1)*	*Mitsubishi Mirage 1400GLX 1978; Mitsubishi Mirage Cyborg ZR 1997*
Coches japoneses	***Nissan: Carrera del "Red Emblem"***	*Nissan Skyline Sport Coupe (BLRA-3); Nissan Skyline 1500Deluxe (S50D-1); Nissan Skyline 2000GT-B (S54A); Nissan Skyline GT-R Hard Top 2000GT-R (KPGC10); Nissan Skyline 2000 GT-R (KPGC110); etc.*	-	*A*	*12.000, 6.500, 5.000, 4.000, 1.500, 800*	*Nissan Nismo GT-R LM Road Going Version 1995*	*Carrera individual (5)*	*Twin Ring Motegi – Road Course (10); Circuito Trial Mountain inverso (6); Fuji Speedway de los 80 (4); New York inverso (6); Circuito de Suzuka (6)*	*Nissan Skyline 2000GT-R (KPGC110) 1973; Nissan Skyline GT-R 1991 / 1997 / 2000; Nissan Skyline GT-R Special Color Midnight Purple III 2000; Nissan Skyline GT-R Vspec II Nür 2002; Nissan Skyline GTS-R (R31) 1987; Nissan Skyline GT-R Hard Top 2000 (KPGC10) 1970; Nissan Skyline HT 2000 RS-X Turbo C (R30) 1984; Nissan Skyline HT 2000 Turbo RS (R30) 1983; etc.*



Categoría	Evento	Limitaciones para participar / Coches permitidos	Neumáticos requeridos	Carné	Premio (créditos)	Premio (coches)	Modo de juego	Circuito (Rondas)	Rivales
Coches japoneses	***Nissan: Los hermanos Micra***	*Nissan Micra; Nissan Cube EX (FF/CVT); Nissan March G#; Nissan Pao; Nissan Be-1; etc.*	-	*B*	*2.000, 1.000, 500, 400, 300, 200*	*Nissan mm-R Cup Car 2001*	*Carrera individual (3)*	*Autumn Ring Mini normal (4); Circuito de Suzuka – circuito este (3); Grand Valley Este inverso (2)*	*Nissan Be-1 1987; Nissan March G# 1999; Nissan Micra 2003; Nissan Pao 1989*
Coches japoneses	***Nissan: Silvia & Co***	*Nissan Silvia Spec R Aero (S15); Nissan 200SX (S14); Nissan Silvia K's (S13); Nissan 200SX; Nissan Silvia Varietta (S15); etc.*	-	*B*	*2.000, 1.000, 500, 400, 300, 200*	*Nissan Sileighty 1998*	*Carrera individual (3)*	*Circuito de Tsukuba (3); Special Stage Route 5 normal (2); Fuji Speedway de los 90 (2)*	*Nissan 200SX 1996; Nissan 200SX (S14) 1996; Nissan Silvia 240RS (S100) 1983; Nissan Silvia K's (S13) 1988 / 1991; Nissan Silvia Q's Aero (S14) 1993 / 1996; Nissan Silvia Spec R Aero (S15) 1999; Nissan Silvia Spec S Aero (S15) 1999; Nissan Silvia Varietta (S15) 2000; etc.*
Coches japoneses	***Nissan: Club "Z"***	*Nissan Fairlady Z Version ST (Z33); Nissan 350Z Roadster (Z33); Nissan 300ZX 2seater (Z32); Nissan Fairlady Z 300ZX (Z31); Nissan 240ZG (HS30); etc.*	-	*A*	*7.500, 5.000, 2.500, 1.000, 500, 300*	*Nissan 240ZG (HS30) 1971*	*Carrera individual (5)*	*New York normal (3); Tokyo: Route 246 inverso (2); El Capitán normal (3); Laguna Seca Raceway (3); Grand Valley Speedway inverso (2)*	*Nissan 240ZG (HS30) 1971; Nissan 300ZX 2by2 (Z32) 1998; Nissan 300ZX 2seater (Z32) 1998; Nissan 350Z (Z33) 2003; Nissan Fairlady 2000 (SR311) 1968; Nissan Fairlady Z Version ST (Z33) 2002; Nissan Fairlady Z 280 Z-L 2seater 1978; Nissan Fairlady Z 300ZX (Z31) 1983*
Coches japoneses	***Subaru: Carrera Subaru 360***	*Subaru 360*	-	*A*	*3.000, 1.000, 500, 400, 300, 200*	*Subaru 360 1958*	*Carrera individual (1)*	*Circuito de Tsukuba (3)*	*Subaru 360 1958*
Coches japoneses	***Subaru: Las estrellas de Pleiades***	*Subaru Impreza Sedan WRX STi sp.C; Subaru Impreza Sedan WRX STi; Subaru Impreza Wagon STi Ver. VI; Subaru Legacy Touring Wagon 3.0 R; Subaru Legacy B4 2.0 GT Spec B; etc.*	-	*BI*	*Premio del campeonato: 75.000; Carrera individual: 10.000, 6.000, 4.000, 3.000, 1.000, 500*	*Subaru Impreza Super Touring Car 2001*	*Carrera de campeonato (5)*	*Circuito de Tsukuba (5); Circuito Trial Mountain normal (3); Circuito de Suzuka (2); Deep Forest Raceway inverso (3); Laguna Seca Raceway (3)*	*Subaru Impreza Coupe R STi Ver. VI 1999; Subaru Impreza Sedan WRX STi sp.C 2004; Subaru Impreza Sedan WRX STi Ver.III 1996; Subaru Impreza Sedan WRX STi Ver.VI 1999; Subaru Legacy B4 2.0GT 2003; Subaru Legacy B4 RSK 1998; Subaru Legacy Touring Wagon GT-B 1996; Subaru Legacy Wagon 2.0GT 2003; etc.*
Coches japoneses	***Suzuki: Copa Suzuki K-Car***	*Suzuki MR Wagon Sport; Suzuki Alto Lapin Turbo; Suzuki Wagon R RR; Suzuki Alto Works Suzuki Sport Limited; Suzuki Cappuccino (EA21R); etc.*	-	*B*	*5.000, 2.000, 1.000, 900, 800, 500*	*Suzuki Concept-S2 2003*	*Carrera individual (3)*	*Autumn Ring Mini inverso (4); Circuito de Tsukuba (3); Motorland normal (4)*	*Suzuki Alto Lapin Turbo 2002; Suzuki Alto Works RS-Z 1997; Suzuki Alto Works Suzuki Sport Limited 1997; Suzuki Cappuccino (EA11R) 1991; Suzuki Cappuccino (EA21R) 1995; Suzuki Kei Works 2002; Suzuki MR Wagon Sport 2004; Suzuki Wagon R RR 1998*
Coches japoneses	***Suzuki: Suzuki Concept***	*Suzuki Concept-S2; Suzuki GSX-R/4*	-	-	*2.000, 500, 400, 300, 200, 100*	*Suzuki GSX-R/4 2001*	*Carrera individual (3)*	*Twin Ring Motegi oeste: circuito corto (4); Circuito de Seattle normal (2); Circuito de Tsukuba (3)*	*Suzuki Concept-S2 2003; Suzuki GSX-R/4 2001*
Coches japoneses	***Toyota: Carrera Altezza***	*Lexus IS200 (J); Lexus IS200; Lexus IS300 Sport Cross; Toyota Altezza Touring Car*	-	*B*	*2.000, 1.000, 500, 400, 300, 200*	*Toyota Altezza Touring Car 2001*	*Carrera individual (5)*	*Circuito de Tsukuba (3); Circuito de Suzuka (1); Apricot Hill Raceway normal (2); Twin Ring Motegi – circuito de carretera (2); Fuji Speedway 2005 (2)*	*Lexus IS200 1998; Lexus IS200 (J) 1998; Lexus IS300 Sport Cross 2001*
Coches japoneses	***Toyota: Carrera Yaris***	*Toyota Yaris RS Turbo (J); Toyota Yaris RS 1.5 (J); Toyota Yaris U Euro Sport Edition (J); Toyota Yaris F (J)*	-	-	*2.000, 500, 400, 300, 200, 100*	*Toyota Yaris RS Turbo (J) 2002*	*Carrera individual (5)*	*Fuji Speedway de los 90 (2); Circuito de Suzuka – circuito este (3); Twin Ring Motegi este: circuito corto (2)*	*Toyota Yaris F (J) 1999; Toyota Yaris RS 1.5 (J) 2000; Toyota Yaris RS Turbo (J) 2002; Toyota Yaris U Euro Sport Edition (J) 2000*
Coches coreanos	***Hyundai: Festival deportivo de Hyundai***	*Hyundai Coupe FX; Hyundai HCD6; Hyundai Clix; Hyundai Accent Rally Car*	-	*B*	*5.000, 2.000, 1.000, 900, 800, 500*	*Hyundai Clix 2001*	*Carrera individual (5)*	*Autumn Ring normal (2); Hong Kong normal (2); Grand Valley Este normal (2); Circuito de Tsukuba (3); Seoul Central normal (2)*	*Hyundai Coupe FX 2001*

AVANZANDO

Ahora que ya conoces las técnicas de carreras fundamentales, cómo preparar vehículos, los tipos de carreras que incluye GT4 y los premios que puedes ganar participando en ellas, es el momento de poner en práctica esta gran cantidad de acontecimientos. ¿El objetivo? Ganar todas las carreras invirtiendo un mínimo de tiempo y esfuerzo, y gastando la menor cantidad de créditos posible.



JUEGO COMPLETADO: 100%

Si quieres conseguir un porcentaje de Juego completado del 100%, necesitarás conseguir el oro en todas las 522 carreras, quedar el primero en los 33 campeonatos y superar las 34 misiones de conducción. Te aliviará saber que las pruebas de carné y las Copas familiares no cuentan en este porcentaje.

Cada carrera ganada aumenta tu porcentaje de Juego completado en más o menos un 0,169%. Ganar un campeonato te ofrecerá un 0,169% adicional. Por tanto, hay seis posiciones para trofeos en las pantallas de participación en campeonatos: una para la competición principal y una para cada una de las carreras que la forman. Si triunfas en un campeonato que se compone de cinco carreras, puedes llegar a ganar un máximo de 6 x 0,169%. Para evitar confusiones en este tema, recuerda que para ganar un campeonato es necesario llegar el primero en todas las carreras que lo componen. Puedes regresar más tarde para intentar conseguir los trofeos que te falten, inscribiéndote en las carreras individuales.

La longitud y dificultad de una carrera no se refleja en el aumento de porcentaje de Juego completado que conseguirás al ganar dicha carrera. Dos vueltas y un primer lugar en la Sunday Cup del Autumn Ring Mini y una victoria en la extenuante carrera de resistencia de 24 horas en el Nürburgring te harán ganar el mismo aumento de 0,169%. En el porcentaje de Juego completado sólo aparece el primer decimal y la cifra siempre se redondea a la baja.

UN BUEN COMIENZO ES MEDIA VICTORIA

Todos tienen distintos objetivos al entrar por primera vez en el modo Gran Turismo. Puede que quieras ganar créditos rápidamente para comprarte un supercoche concreto, lanzarte de cabeza al concesionario en busca del coche que mejor se adecue a tu presupuesto reducido, o tan solo pasar un rato divertido con unas cuantas carreras. Si bien es cierto que no hay nada malo en comenzar directamente a competir o a buscar gangas, el comienzo perfecto está en las pruebas de carné. Si quieres familiarizarte con Gran Turismo 4, te recomendamos que comiences sacándote un par de carnés. Esto no solo te ayudará a aprender técnicas de conducción vitales y a descubrir las diferencias de rendimiento entre un coche y otro; además, podrás ganar vehículos por medio de ellas.

Tu primer objetivo a corto plazo debería ser obtener el bronce de la Licencia "A" Nacional: el premio es un valioso Pontiac Sunfire GXP Concept 2002. No te preocupes si las pruebas te parecen muy complicadas y no te obceques con la misma prueba si ésta te resulta muy frustrante: sáltatela e intenta otra distinta.

Como Gran Turismo 4 es una simulación de carreras, y no una simple aproximación arcade a una carrera de alta velocidad, la curva de aprendizaje para principiantes es bastante cerrada. Pero con la práctica se vuelve mucho más fácil y, lo que es más importante, el diseño no lineal del modo Gran Turismo implica que completar las pruebas de carné no es imprescindible. Así que, ¿por qué no te compras un coche usado? Tu primera competición podría ser la Sunday Cup (que encontrarás en la sección Principiante). Con un poco de práctica en este grupo de carreras sencillas, seguro que al volver a intentar las pruebas de carné las encontrarás mucho más llevaderas.

Los aficionados juegan con ventaja

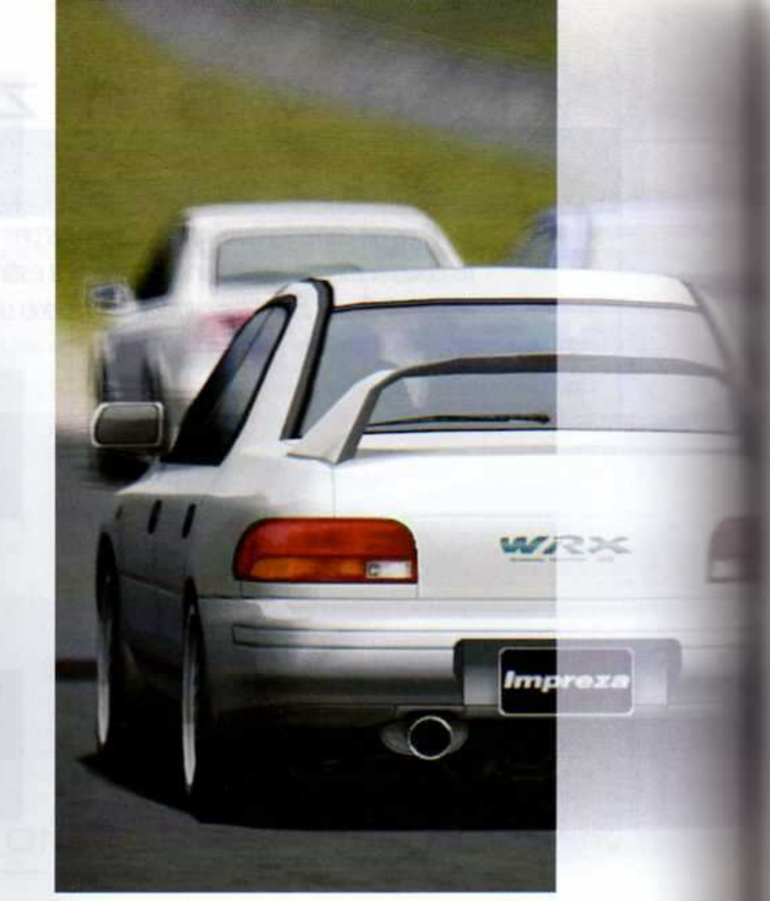
Los devotos de Gran Turismo 3 deberían tener a mano una memory card (tarjeta de memoria) (8MB) (para PlayStation®2) con datos guardados de GT3 cuando carguen Gran Turismo 4 por primera vez. Como premio a su fidelidad, podrán transferir hasta 100.000 créditos a su nueva partida en GT4. Entra en el modo Gran Turismo, abre el menú Casa del mapa del mundo, selecciona Estado y pulsa START (INICIO) para dar comienzo a la transferencia de fondos.

Esta subvención inicial cambiará la forma en que abordes tus primeros días en el modo Gran Turismo: podrás comprar coches y mejoras inalcanzables para el resto de jugadores menos afortunados. Pero, incluso sin tener datos guardados de Gran Turismo 3, hay un gran número de coches muy competitivos que se pueden adquirir con un presupuesto inicial limitado.



A LA CAZA DEL CHOLLO

Si quieres conseguir un coche al precio más bajo posible -es decir, gratis- puedes obtener un par de ellos con tan solo completar las pruebas de carné B y A. Si eso supone demasiado esfuerzo, o es pedirle demasiado a alguien que acaba de comenzar su carrera como conductor, tendrás que gastar tus créditos en un coche de segunda mano. A no ser que tengas datos guardados de Gran Turismo 3 para aumentar tus finanzas, de momento ni te acerques a los concesionarios oficiales.





Encontrarás algunas gangas asombrosas que se ajustarán a tu presupuesto de 10.000 créditos: consulta la tabla de gangas para ver una lista con los mejores coches de segunda mano disponibles. No esperes encontrar fácilmente el coche de tus sueños en uno de los tres concesionarios de coches usados: tendrás tiempo de sobra para comprar tus favoritos en etapas posteriores del juego. Tu prioridad en este momento es conseguir un vehículo con el que ganar carreras; el resto de factores -consideraciones estéticas, prejuicios personales- no cuentan. Cómprate un coche barato de buena calidad y con una relación potencia/peso baja. Como tu presupuesto es limitado y los premios económicos de las primeras carreras no son demasiado espectaculares, deberías elegir un coche que te sirva para más de una competición.



Los siguientes vehículos son excelentes para comenzar: baratos, con suficiente potencia y versátiles. Por supuesto, también necesitarás un mínimo de habilidad para triunfar en las carreras de Principiante de Gran Turismo 4: comprar estos coches no te garantizará ningún sitio en el podio. Si tienes problema, estudia los capítulos Circuitos y Ajustes, en los que encontrarás muchos consejos útiles.



Mitsubishi Lancer Evolution GSR 1992: 9.582 créditos
Es un poco caro para tu presupuesto, pero este Mitsubishi tiene 220 CV. Tras un cambio de aceite por 50 míseros créditos en GT Auto, conseguirás que la potencia aumente a unos impresionantes de 244 CV. Con tal potencia bruta a tu disposición, te resultará muy sencillo obtener la victoria en la Sunday Cup (en la categoría de Principiante). Este coche también puede participar en el 4WD Challenge e incluso en el Encuentro Evolution de Mitsubishi. Eso sí, necesitarás un carné "B" Nacional para tomar parte en esta prueba sólo para coches de dicha marca. Además, si lo comparas con los vehículos de tus rivales, verás que tu Lancer está por debajo en lo que a potencia se refiere: tendrás que mejorarlo o demostrar un gran talento personal para ganar. El Lancer está disponible hasta el día 28. Tras estos primeros cuatro ciclos del juego, estará disponible durante un 75% del tiempo: estadísticamente, tres de cada cuatro ciclos.





Mazda MX-5 (NA) 1989: 5.949 créditos
Este coche clásico apenas llega a los 98 CV, pero su precio reducido te permitirá invertir en componentes para mejorar su rendimiento. Después de ganar la Sunday Cup, también podrás participar en el FR Challenge, la carrera Spider & Roadster y en la Copa NR-A Roadster de Mazda.





Honda Civic SiR-II (EG) 1993: 5.732 créditos
Si quieres ganar créditos de la forma más rápida posible, este Civic es la mejor opción. Sus 148 CV no le convierten en el coche más potente del mercado, pero con un cambio de aceite y un chip de potenciación conseguirás una potencia de 169 CV. Hazle también una reducción de peso (Menú Otros en Componentes) y participa en la Sunday Cup. Guárdate el Autobianchi A112 Abarth 1979 que ganarás. Con ello tendrás dinero suficiente para un juego de turbinas de etapa 2. Podrás entonces competir en el FF Challenge, participar en la carrera Civic de Honda o, una vez que tengas el carné "A" Nacional, en el rally de Capri (la competición más lucrativa de Gran Turismo 4. Descubre por qué en la página 235).







Gangas: los coches de segunda mano más eficaces por menos de 10.000 créditos

Aparece por primera vez	Fabricante	Nombre	Año	Precio (Cr.)	Relación potencia/peso
029-035	Subaru	Impreza Sedan WRX STi (GC)	1994	9.722	5,041
022-028	Subaru	Impreza Sedan WRX STi Version II (GC)	1995	9.617	5,061
001-007	Mitsubishi	Lancer Evolution GSR	1992	9.582	5,511
022-028	Toyota	MR2 GT-S	1997	9.495	5,670
022-028	Honda	Integra Type R (DC2)	1995	7.797	5,856
064-070	Mazda	RX-7 Infini III (FC, J)	1990	9.463	6,283
001-007	Nissan	Silvia K's (S13)	1991	7.136	6,290
029-035	Nissan	200SX (S14)	1996	9.082	6,345
001-007	Honda	Civic Type R (EK)	1998	9.990	6,364
057-063	Mitsubishi	FTO GP Version R	1997	7.559	6,389
029-035	Nissan	Skyline GTS-t Type M (R32)	1991	9.313	6,462
001-007	Nissan	Skyline GTS-t Type M (R32)	1989	8.347	6,462
078-084	Mitsubishi	FTO GPX	1994	8.004	6,464
001-007	Honda	Civic Type R (EK)	1997	9.990	6,481
036-042	Mitsubishi	Eclipse GT	1995	7.496	6,520
050-056	Nissan	Skyline HT 2000 Turbo RS (R30)	1983	8.812	6,528
092-098	Nissan	200SX	1996	8.742	6,559
029-035	Nissan	Silvia K's Aero (S14)	1993	8.868	6,595
008-014	Honda	Prelude Si VTEC	1991	7.717	6,598
029-035	Toyota	Celica SS-II (ST202)	1997	7.475	6,630
043-049	Honda	Prelude Type S	1996	9.285	6,684
036-042	Mitsubishi	Mirage Cyborg ZR	1997	6.677	6,709
001-007	Mazda	RX-7 GT-X (FC, J)	1990	8.700	6,720
001-007	Mitsubishi	Galant 2.0 DOHC Turbo VR-4	1989	9.733	6,734

VENDE COCHES, GANA DINERO

Si bien es genial tener un garaje lleno de coches variados, vender los vehículos de premios es una buena forma de aumentar tus créditos. Si un coche puede venderse, el precio de reventa suele ser de aproximadamente un 22% del valor original del coche (esto no es aplicable en coches de segunda mano). Consulta la lista que comienza en la página 180 para ver el valor de reventa máximo de cada coche de premio. Los coches conceptuales no pueden venderse, si bien es cierto que pocos querrían comprarlos.

Los componentes caros no aumentarán el precio de reventa de un vehículo. Si tienes que vender un coche preparado, no recibirás ni un solo crédito extra por sus componentes. Por esta razón, es de extrema importancia que planifiques bien la preparación de tu coche. Lo peor que puede suceder es que inviertas todo tu dinero en convertir al coche X en un animal de la carretera para luego ver cómo es derrotado por coches superiores en todas las competiciones disponibles. Te verás entonces obligado a vender el coche para comprar otro, y perderás todo el dinero invertido en su preparación.

Los coches que ganes en tus primeras horas de juego no son especialmente valiosos. Puedes conseguir unos 3.300 créditos por el VW Lupo 1.4 2000, el premio por sacarte el carné "B" Nacional con el nivel de bronce. (En teoría, puedes usar este coche para participar en la Copa Lupo de VW, pero no tiene la potencia suficiente; incluso a los conductores más versados les costará ganar a los otros Lupos participantes, claramente superiores). Puedes vender el Autobianchi A112 Abarth 1979 -el premio por ganar la Sunday Cup- por más de 8.000 créditos. Es tentador hacerlo, pero también puedes subirte al coche y participar en la Lightweight K-Car Cup; preparándolo un poco, tienes muchas posibilidades de ganar. Por eso, siempre es recomendable pensárselo un poco antes de vender un coche de premio: puede ser muy útil para participar en otra carrera.

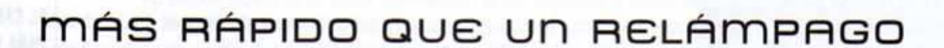
Si ya has vendido un coche de premio que podría ser de utilidad, no todo está perdido: puedes volver a participar en la misma competición para intentar ganarlo de nuevo. Al volver a inscribirte, recuerda confirmar que quieres borrar tus récords conseguidos. Hay una excepción importante en esta regla: los coches ganados en pruebas de carné, misiones de conducción y por llegar a ciertos porcentajes de Juego completado sólo se entregan una vez. ¡Piénsatelo **muy** bien antes de venderlos!

Vender coches comprados en los concesionarios de segunda mano no es una empresa muy rentable. Lo normal es que recuperes aproximadamente un 60% de su precio *mínimo* (la cantidad más baja de la gama de precios del coche usado). Esto también se aplica a los caros coches "de 10,0 km": el precio de reventa también se basa en el precio mínimo.



Coches de premio con valores de reventa más altos

Logro	Fabricante	Nombre	Año	Precio de reventa (cr.)	Relación potencia/peso
Nürburgring resistencia 24 h (Resistencia)/ Juego completado 100%	*Polyphony Digital*	*Formula Gran Turismo*	*2004*	*1.593.749*	*0,608*
Circuit de la Sarthe II 24 h (Resistencia)	*Bentley*	*Speed 8 Race Car*	*2003*	*1.189.999*	*1,424*
Circuit de la Sarthe I 24 h (Resistencia)	*Audi*	*R8 Race Car*	*2001*	*956.249*	*1,480*
Formula GT World Championship (Extreme)	*Mercedes-Benz*	*Sauber C 9 Race Car*	*1989*	*743.749*	*1,240*
El Capitán 200 millas (Resistencia)	*Toyota*	*Minolta 88C-V Race Car*	*1989*	*743.749*	*1,063*
30: 1 vuelta (Misiones de conducción)	*Nissan*	*R89C Race Car*	*1989*	*743.749*	*1,125*
Gran Turismo All Stars (Extreme)	*BMW*	*McLaren F1 GTR Race Car*	*1997*	*743.749*	*1,552*
Deutsche Touring Car Meisterschaft (Europa)	*Mercedes-Benz*	*AMG CLK-GTR Race Car*	*1998*	*743.749*	*1,645*
Laguna Seca 200 millas (Resistencia)	*Ford*	*GT40 Race Car*	*1969*	*743.749*	*1,996*
Fuji 1.000 km (Resistencia)	*Nissan*	*R92CP Race Car*	*1992*	*743.749*	*1,125*
Opel: Trofeo Speedster (Coches alemanes)	*Opel*	*Calibra Touring Car*	*1994*	*371.874*	*2,476*
Schwarzwald Liga B (Europa)	*Mercedes-Benz*	*AMG 190 E 2.5 - 16 Evolution II Touring Car*	*1992*	*371.874*	*2,593*
21: Batalla al rebufo (Misiones de conducción)	*Pagani*	*Zonda LM Race Car*	*2001*	*318.749*	*1,740*
Dream Car Championship (Extreme)	*Nissan*	*GT-R Concept LM Race Car*	*2002*	*318.749*	*1,757*
Campeonato de Japón (Japón)	*Nissan*	*Fairlady Z Concept LM Race Car*	*2002*	*318.749*	*1,815*
Campeonato paneuropeo (Europa)	*Jaguar*	*XJ220 LM Race Car*	*2001*	*318.749*	*2,145*
Super Speedway 150 millas (Resistencia)	*Honda*	*NSX-R Prototype LM Race Car*	*2002*	*318.749*	*2,158*
Tokyo R246 300 km (Resistencia)	*Mitsubishi*	*FTO Super Touring Car*	*1997*	*318.749*	*2,279*
Tsukuba resistencia 9 h (Resistencia)	*Nissan*	*Calsonic Skyline GT-R Race Car*	*1993*	*286.874*	*2,291*
Campeonato japonés de GT (Japón)	*Nissan*	*Motul Pitwork Z (JGTC)*	*2004*	*286.874*	*2,323*
Rally de Yosemite I (Difícil) (Especial)	*Suzuki*	*Escudo Dirt Trial Car*	*1998*	*265.624*	*0,804*
Rally de Umbría (Difícil) (Especial)	*Lancia*	*Delta S4 Rally Car*	*1985*	*265.624*	*1,952*
Rally George V (Difícil) (Especial)	*Peugeot*	*205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car*	*1986*	*265.624*	*1,996*
Rally de Capri (Difícil) (Especial)	*Ford*	*RS200 Rally Car*	*1985*	*265.624*	*2,300*
Rally de Capri (Fácil) (Especial)	*Toyota*	*RSC Rally Raid Car*	*2002*	*265.624*	*2,364*



MÁS RÁPIDO QUE UN RELÁMPAGO

Si participas en una carrera con un coche superior -por ejemplo, correr en la Sunday Cup con el potente Pontiac Sunfire GXP Concept 2002- es muy probable que te encuentres con un "fenómeno" de Gran Turismo 4: un rival que conduce mucho más rápido que el resto de competidores. En nuestro ejemplo de la Sunday Cup, se trata del MGF 1997. Si todavía no dominas Gran Turismo 4 y no puedes usar la potencia bruta de tu vehículo para vencer a este poderoso rival, no pierdas los estribos. Tienes dos opciones: cancelar la carrera o terminarla para ganar experiencia y unos cuantos créditos por llegar en segundo lugar. En el menú siguiente, no elijas Reintentar: sal de la carrera definitivamente. Tras esto, selecciona de nuevo la carrera y vuelve a la parrilla de salida. Con un poco de suerte, este rival extremadamente veloz no aparecerá en la siguiente carrera. Puede que tengas que repetir este proceso varias veces.



Este "súper rival" puede aparecer en cualquier carrera. Si te molesta competir contra un corredor tan rápido, es mejor volver a la pantalla Eventos. Si el coche no está en la siguiente parrilla de salida, el retraso al volver a la carretera habrá merecido la pena. Sin embargo, no confundas a cualquier oponente veloz con este "súper rival". A medida que avances en el juego, las competiciones se irán haciendo cada vez más complicadas, y pocas veces será tan fácil ganar como en los eventos de Principiante.

Guardar tus avances

En la fase inicial de tu carrera profesional como corredor, cuando tus recursos estén muy limitados y ganar créditos sea fundamental, es recomendable desactivar la opción de autoguardado del menú Opciones. Si compras un componente caro que no te resulta tan provechoso como esperabas, puedes salir del juego y volver al punto en que guardaste datos por última vez. Por supuesto, es fundamental que guardes manualmente el juego ***antes*** *de comprar el componente en cuestión. Además, ¡recuerda guardar manualmente la partida tras ganar una carrera! Aunque desactives la función de autoguardado, Gran Turismo 4 seguirá guardando tu posición cada vez que cambies de coche. Por tanto, no puedes comprar un coche "de prueba" y participar en varias carreras para comprobar su rendimiento. Una vez que compres un coche, el juego se guardará automáticamente (incluyendo todas tus actividades hasta ese punto).*





RALLY DE CAPRI: EL CAMINO RÁPIDO PARA HACERTE RICO

Nunca te harás rico participando en carreras de Principiante. Tras ganar unos cuantos premios en metálico nada espectaculares y varios vehículos moderadamente útiles, te preguntarás cuándo podrás permitirte un coche realmente bueno. El truco consiste en sacarte el carné "A" Nacional -el requisito mínimo para participar- y entrar en la sección de carreras Condiciones especiales. Con una pequeña inversión de tiempo y dinero, aquí podrás ganar algunos coches espectaculares. Si quieres ganar sumas ingentes de créditos en un tiempo récord, no hay mejor lugar que éste para conseguirlo.

Al comienzo del juego, sácate los carnés "B" Nacional y "A" Nacional. El Pontiac Sunfire GXP Concept 2002 que recibas por sacarte el segundo carné tiene 179 CV: más que suficiente para ganar la Sunday Cup. Tras hacerte con esta copa, invierte todos tus créditos -incluyendo los 10.000 iniciales- en una mejora AN (aspiración natural) de nivel 2. Con ella, la potencia de tu Sunfire subirá a 226 CV; podrías ganar el FF Challenge en este estado, pero no lo hagas: hay una alternativa mejor. Entra en Condiciones especiales y participa en el rally de Capri. Al ser una carrera sobre asfalto, no tendrás que preocuparte por técnicas especiales de conducción ni -lo más importante- gastarte 20.000 créditos en neumáticos de tierra.

(Nota: por supuesto, no es imprescindible comenzar este proceso desde el inicio inmediato del juego: puedes sacarte el carné "A" Nacional y participar en el rally de Capri en cualquier momento. Comprarte el coche de segunda mano Honda Civic SiR-II (EG) 1993, como te recomendamos en la página 232, es en realidad una mejor opción para esta carrera, si instalas al vehículo un turbo nivel 2).

El circuito Costiera amalfitana parece extremadamente complicado; pero en realidad, en una carrera uno contra uno, la abundancia de curvas de horquilla puede jugar en tu favor. Tu rival conducirá un Audi Quattro 1982 o un vehículo similar. El valor A-Spec de esta carrera suele ser de unos 40 puntos, lo que indica que este reto es muy duro, pero no imposible. A toda velocidad, puedes adelantar a tu rival al terminar la primera curva: si sigues una trayectoria interior, al salir de la curva estarás en primer lugar. A partir de este punto, mantente en el centro de la pista y toma las curvas de forma muy ajustada. Si te concentras, tu rival tendrá muy pocas oportunidades de adelantarte. No te cortes a la hora de utilizar la técnica de "usar las paredes": consulta el cuadro de texto para más información.

Si quieres ganar el coche de premio, tendrás que llegar el primero en la segunda carrera de la versión inversa del circuito. Esto no es tan sencillo. Si vas el segundo al llegar a la complicada sección cuesta arriba, pronto te quedarás rezagado, ya que tu rival cuenta con una tracción superior: algo fundamental en este circuito. Para solucionar este problema, toma la primera curva a toda velocidad y frena con muchísimo retraso. Tras esto, intenta pegarte al interior y ponerte en primera posición. Si chocas brutalmente contra tu rival, serás multado con cinco segundos de penalización. Pero si maniobras bien, tendrás una buena oportunidad de dejar atrás a tu rival. Si no puedes adelantarle en este punto, más vale que reinicies la carrera. Recuerda que puedes preparar tu coche usando los 5.000 créditos que has ganado en la primera parte del rally de Capri.

Si consigues ganar las dos carreras, te convertirás en el orgulloso propietario de un Toyota RSC Rally Raid Car 2002 de 414 CV. Con este coche 4WD, no solo podrás ganar el 4WD Challenge para principiantes, sino también varias carreras profesionales y el Campeonato de Japón. Y eso no es todo: el Toyota tiene la potencia suficiente para ganar otros rallies. En el rally de Umbría (Fácil), podrás ganar un Cadillac Cien 2002, que cuenta con unos impresionantes 745 CV: una potencia bruta muy superior a cualquier otro vehículo de esta etapa del juego.

Además, el Toyota RSC Rally Raid Car 2002 destaca en otro elemento clave: ¡su precio de reventa es de 265.624 créditos! Puedes usarlo para vencer en el rally de Capri (Fácil) cinco veces más y así ganar (redoble de tambores) cinco Toyota RSC Rally Raid Cars más. Esto debería llevarte más o menos una hora. Tras esto, vende los cinco coches y tendrás más de 1,3 millones de créditos en tu cuenta.

En cuanto hayas desbloqueado las carreras de Resistencia, podrás usar el Toyota RSC Rally Raid Car 2002 para ganar la carrera El Capitán 200 millas. El premio es un Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989: uno de los coches más potentes del juego...







Usar las paredes

Si tienes problemas en el rally de Capri, no dudes en salirte del "buen camino del conductor ético" y pasarte al "sendero de la vergüenza" empleando un truco que sin duda ofenderá a todos los puristas de GT4: "usar las paredes". Esta técnica te permite usar las paredes como guías en las curvas, y puede ser todo un placer si aún no dominas el arte de tomar curvas. Sólo es posible si la curva en cuestión es redondeada, uniforme y sin ninguna protuberancia extraña. Una descripción que se ajusta perfectamente a gran parte de las curvas de la Costiera amalfitana.

Si quieres intentarlo, maniobra tu coche con cautela antes de cada curva, y tómala por el exterior de la pista con un ángulo muy llano. Esto no quiere decir que tengas que chocar con la pared: te costará una penalización de tiempo, algo muy contraproducente. Más bien entiéndelo como "inclinarte" hacia el exterior de la pista. En cuanto hagas contacto, pisa el acelerador y pasa rozando la pared exterior. Después, gira con cuidado hacia el interior de la curva para no perder más velocidad (debido a la fricción) de lo estrictamente necesario.

Esta técnica puede usarse en muchos circuitos, no sólo en la Costiera amalfitana. Si rechazas este truco por considerarlo "hacer trampas", no pasa nada: es ***posible*** *ganar esta carrera sin usar las paredes. Pero ten en cuenta que tienes más de 500 carreras en las que puedes comportarte de forma impecable, y la recompensa por conducir de forma "creativa" en el rally de Capri es muy,* ***pero que muy*** *rentable...*





Travesuras con el retrovisor

Si quieres ganar el rally de Capri en la Costiera amalfitana con un Pontiac Sunfire GXP Concept 2002 preparado o un Honda Civic SiR-II (EG) 1993, tendrás que evitar cometer errores de peso una vez que estés a la cabeza. Te darás cuenta de que tu rival se mostrará reacio a adelantarte a no ser que se lo pongas en bandeja (por ejemplo, olvidándote de frenar antes de una curva de horquilla). Mientras sigas la trayectoria favorita de tu rival y prestes atención a tu retrovisor, le frustrarás durante toda la carrera. Sin embargo, cuando la carretera sea lo suficientemente ancha y la diferencia de velocidad significativa, tendrás muchos problemas para mantenerte en primera posición.





TRUCOS ÚTILES PARA CAMPEONATOS

Para llevarte el coche de premio en un campeonato, no es estrictamente necesario que ganes todas las carreras; tan solo que finalices la competición con la mayor cantidad de puntos. Por tanto, si tienes 40 puntos al final de la carrera cuarta de cinco y el conductor que está en segundo lugar tiene 24 puntos, no habrá quien te arrebate el liderazgo. En situaciones como ésta, ni siquiera hace falta que termines el campeonato. Comienza la última carrera, pon el juego en pausa con START (INICIO), elige Salir y confirma tu decisión. Con ello sacrificarás todos los puntos y créditos que pudieses ganar en la carrera (ni siquiera conseguirás un punto, si bien tu posición sería *técnicamente* la sexta), y también perderás el tanto por ciento de Juego completado que obtendrías por llegar el primero en ese circuito (aunque, si quieres, puedes volver a intentarlo más adelante), pero recibirás de inmediato el premio por ganar el campeonato. Puedes usar este truco para saltarte cualquier carrera de un campeonato; pero te volvemos a recordar que, si lo haces, no recibirás puntos ni créditos.

Cuidado: nunca cometas el error de usar la opción Abandonar todas las carreras del campeonato para saltarte una carrera: pondrás fin a todo el campeonato. Incluso si estabas liderando la clasificación y sólo te quedaba una carrera por terminar, tus avances serán borrados y tendrás que volver a reiniciar la competición entera.

No tienes que completar todo un campeonato de una vez. Para poner en pausa el evento, selecciona Salir en el menú previo o posterior a la carrera. Volverás al mapa del mundo, allí podrás entrar en tu Casa y guardar tu posición. El resto de opciones -carreras, concesionarios, etc.- estarán bloqueadas. Para volver rápidamente al campeonato, selecciona un menú no disponible (el diario o el garaje, por ejemplo). Te preguntará si quieres volver a la competición en pausa. Si eliges "no", tendrás la opción de abandonar el campeonato.

Si estás jugando con la opción de autoguardado desactivada, podrás beneficiarte de ello poniendo el juego en pausa y guardando el campeonato después de cada carrera. Si en alguna ronda experimentas una catastrófica serie de desgracias encadenadas, podrás ir atrás en el tiempo pulsando el botón RESET (espera/reinicio) de tu consola y luego cargando tus últimos datos guardados. Esto también puede serte útil en esas carreras en las que, ocasionalmente, tu conductor B-Spec se vuelve excesivamente educado durante cada curva y recta: "No, no; *usted* primero, por favor" y, de forma inexplicable, termina en una posición poco satisfactoria. Reinicia, recarga y piensa si deberías coger tú mismo el volante en el siguiente intento...





PUNTOS A-SPEC

Puedes ver tus puntos A-Spec en el menú Casa, justo debajo del porcentaje de Juego completado. Antes de intentar impresionar a tus amigos con tu total A-Spec, deberías informarte de cómo se consiguen dichos puntos: ¡puede que tu marcador sea mucho menos impresionante de lo que parece!

Puedes ganar entre 1 y 200 puntos A-Spec si llegas el primero en una carrera de competición (incluyendo las Copas familiares). Por regla general, el total se calcula comparando tu coche con los que conducen tus rivales. Cuanto más potente sea tu coche, menos puntos obtendrás; si tus rivales tienen mejores coches, tu recompensa A-Spec será más elevada, reflejando el mayor mérito de tu logro. Si bien los puntos potenciales A-Spec mostrados antes de cada carrera suelen ser muy indicativos del desafío que ésta supondrá, a veces pueden llevar a confusión: hay ocasiones en las que una carrera en la que puedes ganar 10 puntos es mucho más dura que otra que te ofrece 100 puntos de recompensa.

Los puntos A-Spec que hayas ganado en una carrera en diferentes ocasiones no se acumulan: sólo se tendrá en cuenta tu puntuación más alta. Un ejemplo ilustrativo: supongamos que acabas de entrar por primera vez en el modo Gran Turismo, y tu total de puntos A-Spec es 0. Consigues la victoria en una carrera de 10 puntos de la Sunday Cup, celebrada en el Autumn Ring. Tu mejor puntuación A-Spec en este circuito pasa a ser de 10, y -obviamente- tu total de puntos A-Spec también es de 10. Si vuelves a ganar la misma carrera con el mismo coche, tu marcador total de puntos A-Spec *seguirá* siendo de 10: no ganarás más puntos. Sin embargo, si ganases el evento con un coche distinto en una carrera de 20 puntos, tu marcador total de puntos A-Spec aumentaría en 20 puntos.

Otro ejemplo:

- Tienes 4.000 puntos A-Spec
- Participas en una carrera en la que tu récord A-Spec previo era de 20 puntos A-Spec
- Ganas 40 puntos A-Spec
- Tu nueva puntuación A-Spec será de 4.020

Además, cada misión de conducción que superes te premiará con una recompensa de 250 puntos A-Spec.

MODO B-SPEC

En el modo B-Spec desempeñas el papel de director de un equipo de carreras. Como el coche lo controla un jugador AI (inteligencia artificial), tu tarea consistirá en formular y supervisar la estrategia de carrera: tú te encargas de pensar y el juego de conducir.

Ventajas:

- El conductor AI es solvente (aunque tampoco es espectacular) y puedes dejarle conducir sabiendo que hará como mínimo una buena carrera.
- El conductor AI rara vez comete errores graves, a no ser que le ordenes ir demasiado deprisa.
- La carrera puede mostrarse a una velocidad hasta tres veces superior a su velocidad normal, algo perfecto a la hora de ganar eventos de larga resistencia.

Desventajas:

- El conductor AI no es particularmente hábil, en especial las primeras veces que usas el modo B-Spec.
- El conductor AI es mucho más precavido que los jugadores humanos, y sólo adelantará cuando vaya a una velocidad significativamente superior al coche rival.
- No puedes usar nitro en las carreras B-Spec.

El modo B-Spec es una manera cómoda de ganar carreras sin invertir demasiado esfuerzo. Uno de sus mejores aspectos es la opción para aumentar la velocidad en que se desarrollan los acontecimientos: hasta tres veces más rápido que la velocidad estándar de una carrera. Pulsa R1 para pasar a la vista de monitor de carrera. Mantén pulsado L1 y pulsa el botón de dirección derecho una vez para multiplicar por 2 la velocidad, o tres veces para multiplicarla por 3. La carrera volverá a la velocidad estándar si vuelves a la vista de retransmisión (algo que ocurrirá automáticamente si el conductor hace una parada en boxes). Por esta razón, no puedes dejar que el juego complete una carrera de 24 horas en ocho horas sin seleccionar el monitor de carrera y ajustar la velocidad de reproducción tras las paradas en boxes.

La actuación del conductor AI está influenciada por tres factores: la elección del coche y sus ajustes, tu puntuación B-Spec en ese momento (la habilidad de tu conductor AI) y por último -pero no por ello menos importante- la estrategia de carrera. Usar un vehículo suficientemente competitivo es crucial y puedes ayudar a tu conductor cambiando los ajustes de su coche en función de lo que demande el circuito. A medida que tu puntuación B-Spec vaya aumentando al ganar competiciones, el conductor AI se irá convirtiendo en un corredor consumado (ver "La práctica hace al maestro", página 238). Una vez comenzado el evento, tu influencia se extiende a cinco instrucciones de velocidad, una orden de "adelantar" y una estrategia de boxes. Estas opciones pueden parecer en principio limitadas, pero tus decisiones tendrán una influencia decisiva en la conclusión de la carrera.

1. Ritmo lento: velocidad lenta. Se reduce mucho el desgaste de los neumáticos.
2. Ritmo reducido: forma de conducir calmada y prudente.
3. Ritmo medio: velocidad "media"; el ajuste estándar. En algunos casos, este ajuste puede no ser el adecuado para el circuito y/o la carrera.
4. Ritmo aumentado: mayor velocidad. Si tu conductor AI tiene un nivel B-Spec bajo, le costará no salirse de la pista durante las curvas más complejas. El aumento de velocidad puede no compensar el, también mayor, número de errores.
5. Máxima velocidad: el conductor AI debe ser muy experimentado, o esta orden será contraproducente. Los neumáticos se gastarán muy rápidamente.

Adelantar: se activa o desactiva con △. Si no está activado, es mucho menos probable que el conductor realice adelantamientos.

Boxes: se activa o desactiva con ○. El conductor AI hará una parada en la entrada en boxes más cercana para recambiar sus neumáticos o reponer combustible.



Entrando en boxes
El conductor AI empleará astutamente su iniciativa y hará paradas en boxes cuando sus neumáticos estén peligrosamente desgastados o el contador de combustible se encuentre por debajo de determinado nivel. El icono "P" del monitor de carrera se pondrá de color naranja cuando esto suceda. No obstante, puedes cancelar la parada con ◎ en el caso de que te arriesgues a dar una vuelta más.

Cuando tu conductor entre en la recta de boxes, aparecerá el menú de Boxes. Puedes decidir si quieres cambiar tus neumáticos (o incluso cambiar sólo los delanteros o los traseros) y si repostar combustible o no. También puedes pasar a tomar el control del coche hasta la siguiente parada en boxes, cambiando del modo B-Spec al A-Spec. Confirma tu elección pulsando "Aceptar". Si decides repostar, puedes detener este proceso en cualquier momento pulsando ⊗.





En la recta de boxes
Si no interactúas con el menú de Boxes (por ejemplo, si estás en una carrera de Resistencia y estás ocupado en otras cosas), tu equipo en boxes cambiará automáticamente los dos juegos de neumáticos y llenará el depósito. Por supuesto, el juego seguirá en modo B-Spec. La desventaja de esta maniobra "sin manos" es que cada parada en boxes será más larga, con una pausa aproximada de cinco segundos previa a que tu equipo comience a realizar su labor. También llenarán el depósito por completo (algo no siempre necesario y que te hará perder segundos extra). Más importante aún, el juego permanecerá en el modo vista de retransmisión a velocidad normal hasta que cambies estos parámetros manualmente.



Salir de boxes
Si tu conductor entra en boxes y decides de pronto que no hace falta parar, puedes hacer que el coche salga inmediatamente. Elige rápidamente "Mantener actual" en ambos juegos de neumáticos y "No" en la opción de repostar. Confirma todo con "Aceptar" y el coche volverá al circuito.

Consejos B-Spec
Tras haber dado tus órdenes iniciales referentes a la velocidad y al adelantamiento, siempre puedes cruzarte de brazos y contemplar el modo B-Spec como espectador. Sin embargo, tendrás que involucrarte mucho más si tu puntuación B-Spec es baja si el circuito es especialmente complicado o si el coche no ha sido puesto a punto para adecuarse al circuito. *Puedes* dejar las cosas como están y que el conductor AI se las apañe como pueda... pero no suele ser lo más recomendable.

Cuando tu conductor derrape en exceso o se estrelle, aparecerá un icono de aviso a la derecha de los datos de tu coche, en la pantalla de monitor de carrera. Este icono también aparece en el sitio adecuado cuando tus rivales cometen errores. También contarás con un aviso sonoro: el chirrido de tus neumáticos. Si tu conductor no deja de derrapar en lugares específicos, puedes evitar esto ordenándole que reduzca la velocidad antes de que el coche llegue a ese punto del circuito en la siguiente vuelta. Tendrás que hacer el cambio con la suficiente antelación para que surta efecto. Si juegas a triple velocidad y ordenas al conductor que reduzca su velocidad de 5 a 1 una fracción de segundo antes de una peligrosa curva de horquilla, tú serás el único culpable si se sale de la carretera.



Unos pequeños ajustes pueden suponer una gran diferencia. Comprar neumáticos buenos para todos los coches que uses en el modo B-Spec es una inversión inteligente. Por lo general, a tu conductor le irá mucho mejor si usa neumáticos que le ofrezcan una mejor tracción. Si la parte trasera del vehículo comienza a tambalearse con frecuencia, prueba a instalarle neumáticos más blandos en el eje trasero. Si comienzas en el modo B-Spec con pocas carreras (algo muy recomendable), comprar un juego de neumáticos extra-blandos puede ser una gran ventaja... siempre que te los puedas permitir. Ten en cuenta que la duración de los eventos de Resistencia suele requerir el uso de componentes mucho más duros.



Si tienes instalada una suspensión ajustable, puedes reducir la altura del coche; pero no la ajustes demasiado baja en circuitos con muchos baches. Una presión de contacto alta suele ser ventajosa, especialmente para conductores B-Spec relativamente inexpertos con tendencia a cometer errores. Consulta la página 76 del capítulo Ajustes para más información. Recuerda también que, por lo general, a tu conductor AI le costará más trabajo controlar vehículos de tracción trasera que coches de tracción delantera o con tracción a las cuatro ruedas.

Antes de comenzar una carrera de Resistencia, tómate tu tiempo para preparar el coche de cara al desafío que supone un evento de largo recorrido.

- Ajustar tu coche casi nunca es malo: compra e instala componentes que mejoren el rendimiento de tu coche.
- Realiza ajustes individuales que se adecuen a los requisitos de la carrera en la que vas a tomar parte.
- Cambia el aceite.
- Compra neumáticos de distintos tipos para aumentar tus opciones tácticas.
- Comprueba lo buenos que son tus rivales. Si algunos coches son claramente superiores, plantéate una retirada: es poco probable que les ganes en un circuito tan largo. Mejor vuelve más adelante con un coche de mayor potencia.

Presta mucha atención al estado de tus neumáticos durante una carrera. Esto es especialmente importante en circuitos largos como el Circuit de la Sarthe o el Nürburgring Nordschleife. En algunos casos, tus neumáticos seguirán siendo útiles aún estando gastados (naranja claro) al final de una vuelta, pero se pondrán de color rojo (peligro) si los usas una vuelta más. En situaciones como ésta, es recomendable ser precavido y ordenar una parada en boxes.

La práctica hace al maestro
La habilidad de tu conductor AI en el modo B-Spec aumenta con la experiencia, pasando por cuatro fases en su camino a la profesionalidad.

Fase 1: El conductor casi nunca realiza adelantamientos y comete muchos errores durante las curvas.

Fase 2: El conductor comienza a mejorar. Frena con mayor antelación en las curvas y suele seguir una trayectoria correcta.

Fase 3: El conductor muestra una mejora notable, adelantando con confianza y sin salirse casi nunca en las curvas.

Fase 4: El conductor adelanta libremente y sigue una trayectoria óptima.

El total de puntos B-Spec del menú Casa es representativo del nivel en curso de tu conductor. Este valor puede llegar a los 10.000 puntos. Encontrarás información adicional sobre tu conductor AI en la pantalla Estado.

Habilidad al volante: si este valor es alto, tu conductor se manejará perfectamente en cualquier vehículo. Este total aumenta tras usar muchos coches distintos en el modo B-Spec.

Habilidad circuito: si este valor es alto, tu conductor estará familiarizado con todos los circuitos. Este valor aumenta tras haber participado en varias carreras B-Spec en distintos circuitos.

Habilidad batalla: cuanto mayor sea este valor, mejor realizará tu conductor los adelantamientos. Este valor aumenta con cada adelantamiento que hagas en una carrera.



Estos tres valores individuales pueden llegar a un máximo de 100 puntos. Cuanto más uses el modo B-Spec, más altos serán los cuatro totales. Pero si no te entrenas de forma variada en el modo B-Spec, difícilmente superarás los 9.000 puntos. Sigue los siguientes consejos para mejorar tu puntuación:

- Escoger siempre el coche más potente para ganar la carrera no ayudará a que tu conductor AI mejore sus habilidades. Usa distintas clases de vehículos: coches de hasta 148 CV, de entre 149 y 346 CV, entre 347 y 544 CV y de más de 545 CV. Pon a tu conductor AI al volante de coches con o sin turbos y ajustes de aspiración natural para ayudarle a alcanzar su potencial máximo.
- Elegir coches superiores en todas las carreras tampoco ayudará a que tu conductor perfeccione su habilidad de batalla. Procura escoger coches que estén a la altura de los que conducen tus rivales. Tu conductor obtendrá los mejores resultados si sale en última posición de la parrilla de salida y si gana una carrera considerablemente difícil.
- Con un conductor AI y coches competitivos y bien preparados, podrás participar en carreras B-Spec sin tener que prestar atención constante al desarrollo de los acontecimientos en el juego. Únicamente tendrás que triplicar la velocidad del juego, activar la orden Adelantar y usar el mando tan solo para volver a poner la velocidad en "3x" tras las paradas automáticas en boxes. Pero recuerda esto: ni siquiera el mejor conductor AI en modo B-Spec puede igualar la habilidad potencial de un conductor "real"...



¿A-SPEC O B-SPEC?

Si dudas entre participar en una carrera en modo A-Spec o B-Spec, recuerda que ninguno es mejor o peor que el otro. Las recompensas por ganar la carrera (créditos, coches de premio, porcentaje de Juego completado) son las mismas en ambos modos. Si tu conductor B-Spec tiene problemas para ganar una carrera, ¿por qué no echarle una mano? Recuerda que puedes cambiar de modo durante las paradas en boxes, así que nada te impide ganar una carrera mediante una combinación de ambos modos.

Si sigues una carrera B-Spec desde la vista de retransmisión, enseguida te percatarás de la diferencia entre un conductor AI y un jugador humano. Mientras que tú te esforzarías por adelantar a tus rivales a cualquier precio, tu conductor AI suele preferir mantener las distancias (consulta Travesuras con el retrovisor en la página 236).

Si tu coche es el más potente del circuito, esto no supone un gran problema. Pero cuando participas en eventos en los que la diferencia en potencia es casi inexistente, suele ser mejor comenzar la carrera en modo A-Spec. Esto te permitirá ponerte en cabeza rápidamente, poner distancia entre tu coche y el resto de corredores, y pasarle el testigo a tu conductor B-Spec en la primera parada en boxes. Incluso puedes hacer una parada anticipada si consigues dejar muy atrás a los demás desde el principio. Lo más importante es que tu conductor B-Spec siga estando en cabeza cuando salga de boxes. (Para los que no estén familiarizados con el mundo de las carreras, el uso de más de un conductor no es ni mucho menos infrecuente. En la vida real, equipos de dos o tres conductores suelen turnarse al volante en competiciones de resistencia, como la famosas *24 horas de Le Mans* del Circuit de la Sarthe.)



COMPETIR POR EL 100%

Ganar el Toyota RSC Rally Raid Car 2002 y el Cadillac Cien 2002 es el mejor punto de partida posible para tu carrera profesional como conductor en GT4 (ver página 235). El único problema es que son muy superiores a la mayoría de coches a los que te enfrentarás inicialmente, por lo que algunas carreras pueden resultar un tanto aburridas. ¿Por qué no usar esta ventaja inicial para ganar experiencia B-Spec? Si comienzas a entrenar a tu conductor AI desde el principio, ganarás experiencia que te será beneficiosa cuando actives los retos de Resistencia (ver "La práctica hace al maestro" en la página 238).

El modo B-Spec no está disponible en las carreras de rally Condiciones especiales, pero el excelente Toyota RSC Rally Raid Car 2002 debería -en teoría- permitirte ganar todas las carreras en modo Fácil, Normal e incluso en gran parte de los eventos en modo Difícil. Por supuesto, tendrás que sacarte los carnés necesarios para participar y comprar los neumáticos adecuados (que, en el caso de los eventos de tierra y nieve, pueden ser bastante caros). A medida que tu confianza vaya creciendo tras sucesivas victorias en rallies, podrás intentar ganar el vehículo definitivo de esta categoría. Una vez que obtengas tu carné AI, participa en el Rally de Yosemite I (Difícil) en el circuito Cathedral Rocks. El premio es un impresionante Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998. Por medio de ajustes, puedes conseguir que la potencia de este monstruo llegue a los 990 CV... ¡o incluso más!

Las carreras de rally no son del agrado de todo el mundo. La forma en la que se comportan los coches, especialmente sobre nieve, tierra o gravilla, hacen de estos eventos algo sumamente complicado. Las altas velocidades de los eventos en modo Normal y Difícil suelen abrumar a los conductores menos experimentados. Si no tienes experiencia como conductor de rallies en Gran Turismo 3 o en otros juegos de carreras, es probable que lo mejor sea comenzar participando en carreras sobre asfalto, para ir ganando confianza y habilidad. Las carreras de Principiante (mapa del mundo) son un buen comienzo. Pero es inevitable que, más tarde o más temprano, vuelvas a las carreras de Condiciones especiales: sus coches de premio son demasiado buenos como para ignorarlos.

Para que las siguientes tablas fuesen lo más accesibles posibles, hemos incluido en ellas tan solo la información más relevante y necesaria. En ellas se explica qué vehículo deberías usar en carreras concretas y dónde ganar los coches más útiles. Los consejos que no encajen en la estructura de la tabla se presentan de forma separada. Estos consejos y tablas te ayudarán a progresar en el juego, ganando coches y premios cada vez más importantes y reduciendo al mínimo tus gastos en modelos nuevos. Los créditos que ahorres puedes invertirlos en ajustes.

Es recomendable que, en cada carrera, siempre hagas ajustes en el coche que te proponemos. Los componentes a instalar dependerán de tus gustos personales; pero, a la hora de elegir, también tienes que tener en cuenta tu habilidad como conductor. ¿Quieres hacerte con la victoria en la recta final o prefieres la seguridad de una velocidad superior que compense alguna que otra salida imprevista de la carretera? ¿Estás satisfecho con el funcionamiento del vehículo o sacrificarías con gusto un poco de velocidad a cambio de algo más de agarre? ¿Vas a ponerte al volante o reservarás dicha tarea a tu conductor B-Spec? Las respuestas a estas preguntas determinarán las decisiones que tomes antes de participar en un evento. Una lista mental de factores a tener a cuenta antes de una carrera incluiría las tres tareas siguientes:

- Aprender más sobre la potencia inicial de tu vehículo en la sección "Los coches" de esta guía (páginas de 180 a 197).
- Averiguar a qué coches te enfrentarás (ver páginas de 216 a 230).
- Consultar el apartado "Elemento clave" de cada circuito, en el capítulo "Circuitos".
- Puedes incluso participar en el evento antes de realizar ninguna modificación a tu coche y dar una vuelta de prueba. Esto te servirá de referencia para saber qué probabilidades tienes de ganar y qué ajustes serían más convenientes.

Con experiencia, la elección del ajuste correcto se convertirá en algo puramente instintivo.

Por último, no hay que olvidar que, si bien las siguientes indicaciones ofrecen una receta contrastada para conseguir el éxito rápido en Gran Turismo 4, no son la *única* forma de jugar. En función de tus preferencias en materia de coches y carreras, y el camino que decidas tomar en el juego, puedes conseguir un grado de éxito similar con otros vehículos. Lo más importante es que disfrutes jugando a Gran Turismo 4. Si nosotros te aconsejamos que dejes tu coche favorito en el garaje y en su lugar conducir un coche que no te gusta especialmente, ¿dónde está la gracia? Sigue el camino que más te apetezca. Si te atascas en algún momento, siempre puedes volver a estos consejos que te devolverán al sendero del éxito.

Nota: si en una competición no se especifica "coche de premio" alguno, esto no significa que no recibas ningún vehículo por vencer en ella; tan solo, que no será uno especialmente útil. Otros coches te serán más beneficiosos a la hora de ganar las carreras siguientes. Además, los coches que recomendamos para la mayoría de carreras de Condiciones especiales o Resistencia suelen ser los mismos modelos. Usarlos te supondrá un ahorro de créditos y tiempo.

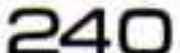
Toda la verdad sobre "solo para coches sin modificar"

La restricción "Solo para coches sin modificar" no se aplica a coches que tú hayas modificado. Si un coche puede participar en su estado original, podrás reducir su peso, instalar un turbo, cambiar cualquier componente o incluso todos; y aún así, seguirá siendo apto para participar en dicha competición. Por "modificado", en lo que se refiere a esta restricción para participar, se entiende un coche que no es un modelo estándar: coches de rally, coches de carreras, coches especiales, turismos, coches JGTC y vehículos de compañías de componentes como Nismo. Curiosamente, esta prohibición no se aplica a tus rivales AI. ¡Que no te sorprenda verte adelantado por un Cadillac Cien 2002 -un coche especial- durante una carrera Supercar Festival!

Hay una serie de coches de premio que pueden parecer interesantes debido a sus a menudo impresionantes especificaciones técnicas, pero con los que no está permitido participar en carreras de competición. Entre otros: Nike One 2022, Jay Leno Tank Car 2003, Auto Union V16 Type C Streamline 1937 y el Toyota Motor Triathlon Race Car 2004.









Principiante

Serie de carreras	Coche recomendado	Obtenido en:	Coche premio	Para usar en:
Sunday Cup	*Pontiac Sunfire GXP Concept 2002; Honda Civic SiR-II 1993*	*Carné A; Coches de segunda mano*	*Autobianchi A112 Abarth 1979*	*Lightweight K-Car Cup (Principiante)*
FF Challenge	*Pontiac Sunfire GXP Concept 2002; Honda Civic SiR-II (EG) 1993*	*Carné A; Coches de segunda mano*	-	-
FR Challenge	*Nissan Nismo 270R 1994; TVR V8S 1991*	*Carné Al; Coches de segunda mano*	*Nissan Skyline 2000GT-B (S54A) 1967*	*World Classics (Profesional)*
4WD Challenge	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Rally de Capri (Fácil)*	-	-
MR Challenge	*Cadillac Cien 2002*	*Rally de Umbría (Fácil)*	-	-
Lightweight K-Car Cup	*Autobianchi A112 Abarth 1979*	*Sunday Cup*	*Ginetta G4 1964*	*World Classics (Profesional)*
Spider & Roadster	*TVR V8S 1991; Mazda MX-5 1800 RS (NB, J) 2000*	*Coches de segunda mano*	-	-
Pickup Truck Race	*Toyota Tacoma X-Runner 2004*	*Concesionario*	-	-

Infomación
Descubre por qué merece la pena comprar el TVR V8S 1991 en la página 245 (ver Carreras Blackpool TVR).

Tendrás que comprar uno de los coches nuevos disponibles para participar en la Pickup Truck Race. El Toyota Tacoma X-Runner 2004 ofrece la mejor relación calidad/precio. Deberías instalarle al menos un turbo etapa 1, junto con otros componentes.

Profesionales

Serie de carreras	Coche recomendado	Obtenido en:	Coche premio	Para usar en:
Clubman Cup	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Rally de Capri (Fácil)*	-	-
Tuning Car Grand Prix	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Rally de Capri (Fácil)*	*Nissan Option Stream Z 2004*	*Nissan: Club "Z"; Campeonato de Japón, Campeonato japonés de GT*
Race of NA Sports	*Cadillac Cien 2002*	*Rally de Umbría (Fácil)*	*Honda NSX-R Concept 2001*	*Honda: Encuentro de Type R*
Turbo Sports Cars	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Rally de Capri (Fácil)*	*Mazda BP Falken RX-7 (D1GP) 2003*	*Mazda: Club "RE"*
Boxer Spirit	*Subaru Impreza Rally Car 1999; Subaru Impreza Sedan WRX STi Version (GD, Type-I) 2000*	*Diversos rallies en modo Normal; Coches de segunda mano*	-	-
World Classics	*Nissan Skyline 2000GT-B (S54A) 1967; Ginetta G4 1964; Chevrolet Chevelle SS 454 1970*	*FR Challenge; Lightweight K-Car Cup; Competición de "muscle cars"*	-	-
World Compact	*Ford RS200 1984*	*Rally del Gran Cañón (Fácil)*	-	-
Supercar Festival	*TVR Cerbera Speed Twelve 2000*	*Carreras Blackpool TVR*	*Cizeta V16T 1994*	*Campeonato paneuropeo, Festa italiana*
Gran Turismo World Championship	*Toyota Minolta 88C-V Race Car 1998*	*El Capitán 200 millas*	-	-



Infomación
Si compras un Subaru Impreza Sedan WRX, también podrás usarlo para participar en el Reto japonés de los 90. Por lo general, los coches de rally de Impreza son mucho más útiles en las carreras Boxer Spirit.

No te dejes engañar por el bajo valor A-Spec que te supone participar en World Classics con un coche preparado que hayas obtenido como premio en la liga de Principiantes: la mayor parte de las veces, suele haber un rival superrápido en la parrilla de salida. Incluso el poderoso Chevrolet Chevelle SS454 1970 tendrá problemas al enfrentarse con un AC Cars 427 S/C 1966; es un rival temible. Ayuda bastante si el coche AC Cars 427 S/C 1966 está colocado en una de las últimas posiciones de la parrilla (lo mejor es que esté en el quinto lugar). De esta forma, podrás obtener una buena posición de salida mientras que él (controlado por un conductor AI) se las verá y deseará para adelantar a los otros coches. Como el orden en la parrilla de salida se suele decidir de forma aleatoria (ver página 234 para más información) puedes intentar conseguir un orden más "favorable" abandonando y reiniciando la carrera hasta que aparezca un orden que te convenga.



Extreme

Infomación

Puedes ganar alguna de estas carreras con el Cizeta V16T 1994 (coche de premio del Supercar Festival) o con el TVR Cerbera Speed Twelve 2000 (tu recompensa por vencer en la competición Carreras Blackpool TVR). Pero una opción mejor es usar uno de los coches de carreras extremadamente rápidos que puedes ganar en los eventos de Resistencia: por ejemplo, el excelente Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989.

El Formula GT World Championship fue creado para el coche de carreras Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004. Puedes ganarlo en la carrera de 24 horas del Nürburgring Nordschleife. Ninguna tienda vende componentes para este vehículo; comenzarás la carrera con el mismo equipamiento básico que tus rivales. La única forma de mejorar el Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004 es cambiar sus ajustes. Es un gran vehículo en su estado original, pero puedes hacerlo aún más eficaz si lo adaptas a los requisitos de cada carrera. ¿Deberías ajustarlo para conseguir una mayor aceleración o una velocidad máxima? Consulta el capítulo Circuitos (en la página 92) y revisa el apartado "Elemento clave" de cada circuito para saberlo.



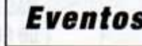
Condiciones especiales

Serie de carreras	Coche recomendado	Obtenido en:	Coche premio	Para usar en:
Rally de Umbría (Fácil)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Rally de Umbría (Fácil)*	*Cadillac Cien 2002*	*Principiante, Profesional, Carreras americanas*
Rally de Umbría (Fácil)	*Pontiac Sunfire GXP Concept 2002; Honda Civic SiR-II (EG) 1993*	*Carné A; Coches de segunda mano*	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Especial, Principiante, Profesional, Carreras japonesas*
Rally George V (Fácil)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Rally de Umbría (Fácil)*	*Alpine A310 1600VE 1973*	*Alpine: Copa Renault Alpine*
Rally Alpes suizos (Fácil)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Rally de Umbría (Fácil)*	*Mitsubishi CZ-3 Tarmac 2001*	*Copa de compactos japoneses*
Tour de Tahití (Fácil)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Rally de Umbría (Fácil)*	*Renault 5 Turbo 1980*	*Championnat France entière*
Carrera húmeda de Tsukuba (Fácil)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Rally de Umbría (Fácil)*	*Mazda RX-8 Concept (Type-I) 2001*	*Copa RX-8 de Mazda*
Rally de Yosemite II (Fácil)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Rally de Umbría (Fácil)*	*Hyundai HCD6 2001*	*Festival deportivo de Hyundai*
Rally de Capri / Chamonix / Yosemite I (Normal)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Rally de Umbría (Fácil)*	*Subaru Impreza Rally Car 2001*	*Boxer Spirit (Profesional), Subaru: Las estrellas de Pleiades*
Carrera de Whistler Ice (Normal)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Rally de Umbría (Fácil)*	*Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997*	*Mitsubishi Motors: Encuentro Evolution*
Rally de Capri (Difícil)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Rally de Umbría (Fácil)*	*Ford RS200 Rally Car 1985*	*World Compact (Profesional)*
Rally Alpes suizos (Difícil)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Rally de Umbría (Fácil)*	*Nissan 240RS Rally Car 1985*	*Nissan: Silvia & Co*
Rally de Yosemite I (Difícil)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Rally de Umbría (Fácil)*	*Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998*	*Condiciones especiales (Difícil), El Capitán 200 millas*



Información

Los rallies no mencionados aquí pueden ganarse tanto con el Toyota RSC Rally Raid Car 2002 como con el Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998. En la Carrera húmeda de Tsukuba (Difícil), también puedes usar un coche de carreras como el Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989.



Eventos de resistencia



Serie de carreras	Coche recomendado	Obtenido en:	Coche premio	Para usar en:
Roadster, resistencia 4 h	*Mazda MX-5 1800 RS (NB, J) 2000*	*Coches de segunda mano, concesionario*	*Mazda RX-7 LM Race Car 2001*	*Mazda: Club "RE"*
Super Speedway 150 millas	*Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989*	*El Capitán 200 millas*	*Honda NSX-R Prototype LM Race Car 2002*	*Honda: Encuentro de Type R*
Nürburgring resistencia 24 h	*Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989*	*El Capitán 200 millas*	*Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004*	*Formula GT World Championship*
Tsukuba resistencia 9 h	*Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989*	*El Capitán 200 millas*	*Nissan Calsonic Skyline GT-R Race Car 1993*	*Nissan: Carrera del "Red Emblem"*
El Capitán 200 millas	*TVR Cerbera Speed Twelve 2000; Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998*	*Carreras Blackpool TVR; Rally de Yosemite I (Difícil)*	*Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989*	*Resistencia, Extreme*



Información

La primera competición de Resistencia en la que deberías tomar parte es El Capitán 200 millas, que tiene como premio el soberbio Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989. Por supuesto, no es obligatorio que uses los coches que aquí recomendamos (puedes usar cualquier otro de potencia similar) pero el Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989 es tan rápido como agradable de conducir. Necesitarás un coche extremadamente potente para las dos carreras del Circuit de la Sarthe, la Fuji 1.000 km y el mundial deportivos Infineon. Si te apetece cambiar, puedes usar un coche de carreras de Nissan, el Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989 o el Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004.

La carrera Roadster requiere un enfoque diferente debido a sus muy específicas restricciones. Consigue un Mazda MX-5 1800 RS (NB, J) 2000 y perfecciónalo con tus propios ajustes. No seas agarrado: compra los mejores componentes que puedas. También puedes usarlo para ganar la Copa Roadster NR-A de Mazda y la competición Spider & Roadster.





Paradas en boxes

El modo B-Spec es genial para completar las competiciones de Resistencia (ver página 237 para más información). Elijas el modo que elijas, es fundamental una buena estrategia de neumáticos. Cuanto más blandos sean tus neumáticos, más rápidas serán tus marcas por vuelta. Sin embargo, los componentes blandos se desgastan con rapidez, así que tendrás que parar en boxes con más frecuencia. Como cada parada dura aproximadamente unos 30 segundos, usar neumáticos que no sean duros puede ser muy contraproducente. La elección perfecta depende de diversos factores: el circuito, el coche, los ajustes, la estrategia de boxes de tus rivales y tu propia forma de conducir (o la destreza de tu suplente B-Spec).

Hacer pruebas es la mejor forma de averiguar cuál es la mejor estrategia de boxes para cada carrera. Por ejemplo, puedes descubrir que un rival que parece notablemente rápido y hace una salida vertiginosa tiene que hacer numerosas paradas en boxes. En ese caso, es de suponer que dicho conductor usa neumáticos blandos con la esperanza de que unas mejores marcas (gracias a la tracción mejorada) compensen el tiempo perdido en las paradas. También hay coches que no parecen necesitar las paradas de boxes: los coches de carrera Pescarolo C60 pertenecen a esta molesta especie automovilística.

Compra siempre neumáticos de distintos grados de dureza para que tu estrategia sea más flexible. Si tienes que parar en la vuelta 54 de una carrera de 60 vueltas, poner unos neumáticos blandos puede ser una táctica muy recomendable. Consulta la tabla de la página 72 del capítulo de Ajustes para conocer la "vida útil" de cada tipo de neumático. No olvides que puedes poner distintos tipos de neumáticos en los ejes delanteros y traseros. Por ejemplo, el desgaste de los neumáticos delanteros es mucho menor que el de los traseros, prueba a equipar tus ruedas delanteras con neumáticos de un grado de dureza inmediatamente inferior.

Eventos americanos

Serie de carreras	Coche recomendado	Obtenido en:	Coche premio	Para usar en:
Campeonato general americano	Ford GT LM Race Car Spec II 2004; Cadillac Cien 2002	Gran Turismo World Championship; Rally de Umbría (Fácil)	-	-
Stars and Stripes	Plymouth Super Bird 1970; Ford GT 2005	Competición de "muscle cars" antiguos; Premium Sports Lounge	Chevrolet Camaro LM Race Car 2001	Chevrolet: Encuentro Camaro
Competición de "muscle cars"	Cadillac Cien 2002	Rally de Umbría (Fácil)	Chevrolet Chevelle SS 454 1970	Competición de "muscle cars" antiguos, World Classics
Competición de "muscle cars" antiguos	Chevrolet Chevelle SS 454 1970; Dodge Charger Super Bee 426 Hemi 1971	Competición de "muscle cars"; New York Resistencia	Plymouth Super Bird 1970	Stars and Stripes, ¡1.000 millas!, World Classics

Información

El Cadillac Cien 2002 es un gran coche para debutar en las carreras americanas: puedes usarlo para ganar la Competición de "muscle cars". Pero tendrás que prepararlo si pretendes correr con él en el Campeonato general americano, ya que el resto de competidores serán extremadamente rápidos.

Si quieres usar los "muscle cars" para vencer en las siguientes carreras, tendrás que invertir bastantes créditos en ellos. El viejo Plymouth Super Bird 1970 requiere de un especial cuidado y atención si quieres hacer de él un coche realmente competitivo.





Eventos europeos

Serie de carreras	Coche recomendado	Obtenido en:	Coche premio	Para usar en:
Campeonato paneuropeo	*Cizeta V16T 1994; TVR Cerbera Speed Twelve 2000*	*Supercar Festival; Carreras Blackpool TVR*	*Jaguar XJ220 LM Race Car 2001*	*Serie británica GT*
Serie británica GT	*Jaguar XJ220 LM Race Car 2001; TVR Cerbera Speed Twelve 2000*	*Campeonato paneuropeo; Carreras Blackpool TVR*	*Jaguar E-Type Coupe 1961*	*Liga europea de coches clásicos, ¡1.000 millas!*
Serie británica pesos ligeros	*TVR V8S 1991 (con reducción de peso)*	*Coches de segunda mano*	-	-
Deutsche Touring Car Meisterschaft	*Mercedes-Benz AMG 190 E 2.5 - 16 Evolution II Touring Car 1992; Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000*	*Schwarzwald Liga B; Mercedes-Benz: Leyendas de la flecha plateada*	*Mercedes-Benz AMG CLK-GTR Race Car 1998*	*Mercedes-Benz: Leyendas de la flecha plateada*
Festa italiana	*Cizeta V16T 1994; Pagani Zonda LM Race Car 2001*	*Supercar Festival; Batalla al rebufo (Misiones de conducción)*	-	-
Championnat France entière	*Renault 5 Turbo 1980; Alpine A310 1600VE 1973*	*Tour de Tahití (Fácil); Rally George V (Fácil)*	*Citroen 2CV Type-A 1954*	*Citroën: Clásicos 2CV*
Liga europea de coches clásicos	*Jaguar E-Type 1961*	*Serie británica GT*	-	-
Liga europea de deportivos compactos	*Audi A3 3.2 Quattro 2003, Peugeot 206 RC 2003*	*Concesionario; Coches de segunda mano*	-	-
1000 miles!	*Plymouth Super Bird 1970; Jaguar E-Type 1961*	*Competición de "muscle cars" antiguos; Serie británica GT*	-	-
Schwarzwald Liga A	*Audi A3 3.2 Quattro 2003*	*Concesionario*	*BMW M3 GTR Race Car 2001*	*BMW: Club "M"*
Schwarzwald Liga B	*Audi Nuvolari Quattro 2003*	*Porcentaje Juego completado de 25%*	*Mercedes-Benz AMG 190 E 2.5 – 16 Touring Car 1992*	*Deutsche Touring Car Meisterschaft, Mercedes-Benz: Leyendas de la flecha plateada*





Información

Invertir en un Audi A3 3.2 Quattro 2003 es sin duda una buena opción, ya que es el único coche que podrás usar para ganar la Copa Audi A3. Con unos cuantos ajustes, podrás obtener una potencia de 296 CV (la potencia máxima permitida en la Schwarzwald Liga A). Además, es uno de los mejores tres puertas del juego. El Autobianchi A112 Abarth 1979 es otra opción para tomar parte en dicha competición, pero ni se le acerca en potencia.

En la competición ¡1.000 millas!, no te cortes a la hora de "cambiar" la parrilla de salida saliendo de la carrera y volviendo a empezar (página 234) si te sientes especialmente intimidado por alguno de tus competidores. ¡Procura evitar el AC Cars 427 S/C 1966!

Si decides usar el Mercedes-Benz AMG 190 E 2.5 - 16 Evolution II Touring Car 1992 en el Deutsche Touring Car Meisterschaft, deberías al menos invertir en un turbo etapa 3. Sí, es muy caro, pero las ventajas que te ofrecerá en la carrera no tienen precio.



Carreras japonesas

Serie de carreras	Coche recomendado	Obtenido en:	Coche premio	Para usar en:
Campeonato de Japón	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002; Option Stream Z 2004*	*Rally de Capri (Fácil); Tuning Car Grand Prix*	*Nissan Fairlady Z Concept LM Race Car 2002*	*Nissan: Club "Z"*
Campeonato japonés de GT	*Nissan Option Stream Z 2004; Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989*	*Tuning Car Grand Prix; El Capitán 200 millas*	*Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004*	*Nissan: Club "Z"*
Clásicos japoneses de los 70	*Nissan 240 ZG (HS30) 1971*	*Nissan: Club "Z"*	-	-
Festival japonés de los 80	*Mazda MX-5 (NA) 1989; Nissan 300ZX 2seater (Z32) 1989*	*Coches de segunda mano*	-	-
Reto japonés de los 90	*Subaru Impreza Sedan WRX STi Version (GD, Type-I) 2000; Nissan Sileighty 1998*	*Coches de segunda mano, concesionario; Nissan Silvia & Co*	-	-
Copa de compactos japoneses	*Mitsubishi CZ-3 Tarmac 2001*	*Rally Alpes suizos (Fácil)*	-	-



Información

Las carreras japonesas de "décadas" sólo son para coches sin modificar. La mayoría de coches que ofrecen como premio son piezas de coleccionista, pero no son adecuados para carreras de competición (o, para ser más exactos, hay opciones mejores). Si te decides a comprar otro coche nuevo o de segunda mano para el Festival de los 80 o el Reto de los 90, busca una ganga que también te sirva para otra carrera (una organizada por fabricantes, por ejemplo).

Carreras organizadas por fabricantes

Para participar en una carrera de fabricantes, es probable que tengas que comprarte un coche en concreto. Los coches que puedes ganar en ellas no son especialmente útiles (aunque está bien tenerlos, por supuesto), y no están especialmente preparados para competir en otros eventos. La siguiente sección desvela algunas excepciones: competiciones cuyos premios son coches que te ayudarán a conseguir un porcentaje de Juego completado del 100%, o que simplemente está bien tener. Si quieres información sobre alguna serie de carreras que no aparezca aquí, consulta las listas de las páginas entre 226 y 230 para saber qué coches puedes ganar y a qué rivales te enfrentarás. Revisa la lista de vehículos de las páginas entre 180 y 197 para averiguar qué coche es más apropiado para cada ocasión.



Coches americanos

Serie de carreras	Coche recomendado	Obtenido en:	Coche premio	Para usar en:
Chevrolet: Encuentro Camaro	Chevrolet Camaro LM Race Car 2001	Stars and Stripes	-	-

Información

En teoría, el Chevrolet Corvette Convertible (C1) 1954 parece una buena opción para el Festival Corvette de Chevrolet y el Campeonato general americano. Por desgracia, este apreciado coche clásico carece de la potencia necesaria para un reto de tal magnitud. Hazte un favor y mejor cómprate un Chevrolet Corvette Z06 (C5) 2000.

Ya que hablamos de gastar dinero en coches: comprar coches americanos puede ser desorbitadamente caro. El Shelby más barato cuesta más de 180.000 créditos y además requiere de muchos gastos adicionales para competir contra los Shelby Cobras. Con todo, es mucho más barato que comprarte un Cobra nuevo...

Participar en la competición Club Saleen S7 es demasiado caro. Tendrás que gastar 419.130 créditos para comprar un Saleen S7 2002: el único coche que puede participar en la carrera. El fruto de tu inversión serán unos miserables 50.000 créditos, más un Nike One 2022: un gran coche, ¡pero no podrás participar en ninguna carrera con él! A no ser que nades en créditos, deja esta competición para una fase más avanzada de tu carrera profesional...

Coches británicos

Serie de carreras	Coche recomendado	Obtenido en:	Coche premio	Para usar en:
Lotus: Clásicos Lotus	Lotus Europa Special 1971	Serie británica pesos ligeros	-	-
TVR: Carreras Blackpool	TVR V8S 1991	Coches de segunda mano	TVR Cerbera Speed Twelve 2000	Extreme, Resistencia, Carreras europeas, Supercar Festival

Información

Para participar en el Festival Aston Martin tendrás que gastar más de 160.000 Créditos para acceder al Aston Martin más barato de los permitidos: el DB9 Coupe 2003. Con una mejora AN (aspiración natural) de nivel 2 y varios componentes más, podrás ganar el evento sin problemas. Para el Trofeo Elise de Lotus, busca un Lotus Elise Sport 190 1998 en la tienda de coches de segunda mano (finales de los 90). Consulta la lista de coches raros de segunda mano de la página 198 para saber cuándo aparecerá.

Un vehículo británico al que deberías aspirar por encima de cualquier otro es el TVR Cerbera Speed Twelve 2000. Puede que hasta ahora no hayas oído hablar de él; y a la vista de su inusual diseño -rozando la excentricidad-, es poco probable que se parezca al coche de tus sueños. Pero tiene una virtud que le hace tremendamente apetecible: ¡sus 792 CV! Puedes ganar las Carreras Blackpool con un TVR V8S 1991 concienzudamente preparado. Eso sí, si el TVR Cerbera Speed Twelve 2000 está entre tus rivales en la carrera, no tienes posibilidad alguna de ganar. Es mejor que salgas del menú de selección de circuitos y vuelvas a entrar.

El TVR V8S 1991 también te servirá para la Serie británica pesos ligeros y la Spider & Roadster. Asimismo, el TVR Tamora 2002 cumple los requisitos para participar en ambas y tiene una potencia bruta muy superior... pero es mucho más caro. Si el dinero no es ningún problema, cómpralo. Si nadas en la abundancia, consigue también un TVR Cerbera Speed Twelve 2000 directamente del fabricante, y corre con él en las Carreras Blackpool.





Coches franceses

Serie de carreras	Coche recomendado	Obtenido en:	Coche premio	Para usar en:
Citroën: Clásicos 2CV	Citroen 2CV Type-A 1954	Campeonato francés	-	-
Alpine: Copa Renault Alpine	Alpine A310 1600VE 1973	Rally George V (Fácil)	-	-

Información

En el Trofeo Renault Clio, te enfrentarás al Renault Clio Sport Trophy V6 24V Race Car 2000. No puedes comprar ese coche y la única forma de conseguirlo es... (redoble de tambores) el trofeo Renault Clio. Incluso los jugadores de GT4 más frugales tendrán que rascarse los bolsillos y comprarse el mejor Clio que se puede comprar con **dinero**: un Renault Clio Sport V6 Phase 2 2003. Puede prepararse para que alcance velocidades más altas que los Clios más baratos y necesitarás toda la potencia del mundo para ganar esta carrera.



Tus rivales en la Copa Peugeot 206 son mucho más rápidos de lo que parecen, haciendo de esta competición una de las más complicadas de todas las organizadas por fabricantes. Para tener una posibilidad de ganar, tendrás que comprar el mejor 206 que puedas permitirte. El Peugeot 206 Rally Car 1999 es sin duda el más rápido, pero cuesta la increíble suma de 750.000 créditos. Si no dispones de tanto dinero (o, muy comprensiblemente, no estás por la labor de gastar tanto), compra un modelo 206 menos potente y mejóralo con todos los componentes que puedas. No te dejes engañar por el alto valor A-Spec que se mostrará al participar en una carrera de esta guisa: por muy alto que sea, es **posible** ganar esta carrera.

Coches alemanes

Serie de carreras	Coche recomendado	Obtenido en:	Coche premio	Para usar en:
Audi: Copa A3	Audi A3 3.2 Quattro 2003	Concesionario	-	-
BMW: Club "M"	BMW M3 GTR Race Car 2001	Schwarzwald Liga A	-	-
Mercedes-Benz: Leyendas de la flecha plateada	Mercedes-Benz AMG 190 E 2.5 - 16 Evolution II Touring Car 1992	Schwarzwald Liga B	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	Deutsche Touring Car Meisterschaft



Información

El Audi A3 3.2 Quattro 2003 puede usarse en la Schwarzwald Liga A y en la Liga europea de deportivos compactos. Al igual que en las carreras francesas de Clio y 206, tendrás que gastarte mucho dinero en tu coche para tener alguna posibilidad de ganar el Trofeo Speedster de Opel. Por último, ten en cuenta que puedes participar en las Copas Lupo y GTi con un Volkswagen Lupo GTI Cup Car (J) 2003. Pero primero tendrás que hacerte con uno...

Coches japoneses

Serie de carreras	Coche recomendado	Obtenido en:	Coche premio	Para usar en:
Honda: Encuentro de Type R	Honda NSX-R Concept 2001; Honda NSX-R Prototype LM Road Car / Race Car 2002	Race of NA Sports; Motegi resistencia 8 h/Super Speedway 150 millas	-	-
Mazda: Club "RE"	Mazda RX-8 Concept (Type-I) 2001; Mazda BP Falken RX-7 (D1GP) 2003; Mazda RX-8 Concept LM Race Car 2001	Carrera húmeda de Tsukuba (Fácil); Turbo Sports Cars; Mazda: Copa RX-8	-	-
Mazda: Copa NR-A RX-8	Mazda RX-8 Concept Type I/II 2001	Carrera húmeda de Tsukuba (Fácil)	Mazda RX-8 Concept LM Race Car 2001	Mazda: Club "RE"
Mitsubishi Motors: Encuentro Evolution	Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997	Carrera de Whistler Ice (Normal)	-	-
Nissan: Carrera del "Red Emblem"	Nissan Calsonic Skyline GT-R Race Car 1993; Nissan Gran Turismo Skyline GT-R (Pace Car) 2001	Tsukuba resistencia 9 h; Real Circuit Tours	-	-
Nissan: Silvia & Co	Nissan 240RS Rally Car 1985	Alpes suizos (Difícil)	-	-
Nissan: Club "Z"	Nissan Fairlady Z Concept LM Race Car 2002; Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004; Nissan Option Stream Z 2004	Campeonato de Japón; Campeonato japonés de GT; Tuning Car Grand Prix	-	-
Subaru: Las estrellas de Pleiades	Subaru Impreza Rally Car 1999/2001; Subaru Impreza Sedan WRX Sti (GC) 1994	Diversos rallys en modo Normal; Coches de segunda mano, concesionario	-	-
Suzuki: Suzuki Concept	Suzuki Concept-S2 2003	Copa Suzuki K-Car	-	-



Información

El Nissan 240RS Rally Car 1985 no desvela su relación con la familia Silvia en su nombre, por lo que es fácil olvidarse de que se puede participar con él en la competición Silvia & Co. Si has buscado en vano en los concesionarios de Toyota modelos Lexus con los que tomar parte en la carrera Altezza, visita el lugar Coches americanos del mapa del mundo; aquí encontrarás Lexus, ya que es una marca de alto standing usada por Toyota en Europa y América.

Coches coreanos



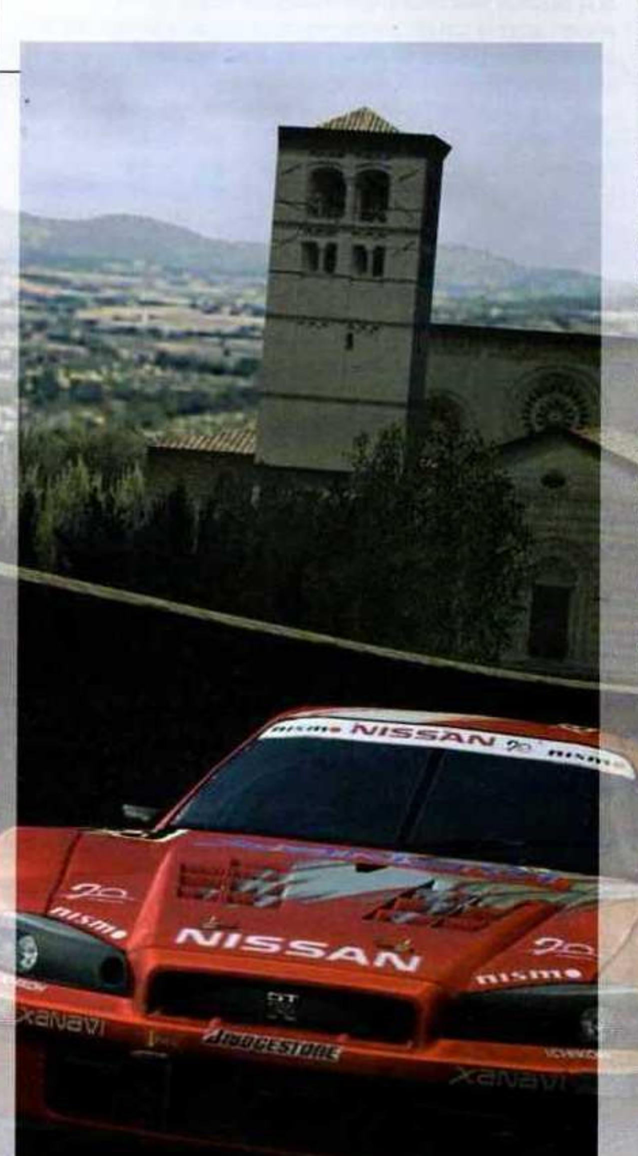
Serie de carreras	Coche recomendado	Obtenido en:	Coche premio	Para usar en:
Festival deportivo de Hyundai	Hyundai HCD6 2001	Rally de Yosemite II (Fácil)	-	-

MISIONES DE CONDUCCIÓN

Una vez que consigas la licencia "B" Internacional, podrás participar en las misiones de conducción. Son parecidas a las pruebas de carnés en muchos aspectos; la diferencia radica en que, en estos casos, competirás contra otros vehículos. El reto consiste en resolver una situación concreta manejando un coche predeterminado.

Las primeras diez misiones, a las que podrás acceder una vez que consigas tu carné BI, son extremadamente fáciles de superar. El truco consiste en frenar en las curvas más tarde que tu rival para adelantarlo; algo no especialmente complicado. Si superas una de estas misiones, tu recompensa será de 1.000 créditos. Conseguirás esta suma cada vez que superes uno de los diez primeros retos, por lo que ésta es una buena forma de ganar miles de créditos en un corto espacio de tiempo. Por cada "grupo" de misiones que completes –1 a 10, 11 a 20, 21 a 24, 25 a 29 y 30 a 34– recibirás un coche de premio (ver lista en página 215).

A partir de la misión 11, necesitarás la licencia "A" Internacional. El nivel de dificultad aumenta considerablemente: a no ser que te conozcas los circuitos de memoria, puede que estas pruebas te resulten de una complejidad extrema. El éxito en cada misión se premia con una recompensa de entre 7.500 y 10.000 créditos. La excepción está en la misión 34, cuyo premio es de 50.000 créditos. Pero si tenemos en cuenta la extraordinaria dificultad que encierra (ganar una vuelta en el Nürburgring con una desventaja de unos dos minutos), es una recompensa de lo más adecuada.



En las siguientes páginas encontrarás consejos que te ayudarán a resolver los enigmas de todas y cada una de las misiones de conducción. Te diremos qué coche tienes a tu disposición, su sistema de tracción (FF, 4WD, etc.), los rivales a los que te enfrentarás y el tiempo indicativo que deberías intentar conseguir. Ten en cuenta los consejos de conducción (que en algunos casos incluyen velocidades de curva) y el tiempo máximo recomendado, así como los requisitos mínimos para superar cada prueba. Estos consejos pueden mejorarse mucho, pero seguirlos al pie de la letra te garantizarán invariablemente el éxito en cada misión.

Si experimentas dificultades en alguna misión, deberías dar unas vueltas de prueba en el circuito en el que se celebra, intentando seguir una trayectoria óptima. Cuando sea relevante, incluiremos números de página del capítulo Circuitos (aunque, obviamente, esto no es aplicable a las misiones entre 1 y 11 y al Circuito de prueba, ya que en estos casos no necesitas seguir una trayectoria estándar). También incluiremos las pruebas de carné que probablemente tengas que retomar.

Otra forma de conocer mejor un circuito es elegirlo en un menú de circuitos del mapa del mundo y luego seleccionar "Recorrido libre". Entra en el circuito en modo B-Spec y deja que tu conductor AI dé al menos una vuelta. Tras esto, pasa al modo A-Spec y compite contra la grabación "fantasma". El conductor B-Spec siempre realizará una carrera eficaz (aunque no exactamente ultra-rápida), que te ayudará a mejorar tu trayectoria. Más importante aún, podrás descubrir dónde pierdes más tiempo; puede que no seas lo suficientemente atrevido en algunas secciones de alta velocidad o que frenes demasiado pronto en las curvas. Otra forma de pulir tu técnica en un circuito en particular es participar en una carrera de Resistencia (si existe alguna en dicho circuito).

Si las misiones Contienda de 3 vueltas te resultan muy difíciles, sáltatelas y completa primero las carreras Batalla al rebufo: el Circuito de prueba es sencillo de recorrer y el rebufo no es una de las técnicas más complicadas de dominar. Algunas de las carreras de 1 vuelta también son bastante sencillas de ganar. Sin embargo, estas misiones tienen una complicación añadida: desventajas de hasta dos minutos. Tendrás que esperar en la parrilla de salida mientras tus rivales disfrutan de una ventaja de salida, y no hay forma de reducir o saltarte el periodo de espera.

A diferencia de las pruebas de carnés, aquí puedes salirte del circuito para tomar atajos (o para estrellarte, si quieres). Sin embargo, chocar contra el coche de un rival o contra algún objeto del borde de la carretera tiene una penalización inmediata de 5 segundos, durante los que tu velocidad se verá restringida. No pasa nada si rozas o tocas ligeramente las barreras, y dar un pequeño toque a un coche rival se tolera, pero ten cuidado. Es posible echar a un coche de la carretera y ganar una misión de adelantamiento a pesar de la penalización. Pero a partir de la misión 11, rara vez te podrás permitir perder cinco segundos...



misión 1

Circuito: Deep Forest Raceway
Coche: Fiat 500R 1972 (RR)
Rival: Fiat 500R 1972
Tiempo: 0:35
Premio: 1.000 cr.

Deberías estar familiarizado con esta sección del Deep Forest Raceway tras las pruebas de carné B-3 y B-4. Tu misión es adelantar a un vehículo -idéntico al que conduces- antes de que llegue a la meta. Cuando éste reduzca velocidad para tomar la curva, adelántalo por el interior, frena un poco más tarde y pégate al interior de la curva mientras la tomas, pero sin acelerar demasiado: perderás tracción y, como consecuencia, velocidad; algo que no te puedes permitir.



misión 2

Circuito: Grand Valley Speedway
Coche: BMW 330i 2005 (FR)
Rival: BMW 330i 2005
Tiempo: 0:25
Premio: 1.000 cr.

Toma la curva a izquierdas y luego dirígete al interior de la curva a derechas. Adelanta a tu adversario por el interior y luego frena en seco. Toma la curva de forma muy ajustada y acelera lo antes que puedas, pero no demasiado pronto, ya que perderás tracción. Un buen truco (aunque no demasiado honrado) es ponerte al lado del coche rival en el interior de la curva, luego "inclinarte" hacia él, dejando que el vehículo te guíe en la curva mientras le fuerzas al exterior.



misión 3

Circuito: Côte d' Azur
Coche: Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1600 1965 (FR)
Rival: Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1600 1965
Tiempo: 0:36
Premio: 1.000 cr.

Quizás al principio pensases en adelantar a tu rival por el interior de la última curva ajustada (tras la colina). Pero puedes ponerte en cabeza antes. Sigue de cerca al otro coche durante la larga curva a izquierdas. Antes de la curva a derechas, pásate al interior, frena un poco más tarde y luego adelanta a tu rival. Te puede ayudar darle un empujón mientras lo adelantas. Si recorres la sección cuesta arriba con una trayectoria perfectamente recta, puedes incluso adelantar a tu rival de forma muy ajustada al entrar en la primera curva, moviéndote hacia el interior mientras él se desplaza a la derecha.



misión 4

Circuito: Circuito de Seattle
Coche: Ford Mustang GT 2005 (FR)
Rival: Ford Mustang GT 2005
Tiempo: 0:21
Premio: 1.000 cr.

Acelera a velocidad máxima y conduce por la derecha adelantando a tu rival antes de la curva; mantente lo más alejado de la izquierda que puedas. Frena en seco antes de la curva. El punto de frenado está entre la señal de 100 m y el puente. Por tanto, tienes que tomar la curva de forma bastante ajustada.

misión 5

Circuito: High-Speed Ring
Coche: Peugeot 206 RC 2003 (FF)
Rival: Peugeot 206 RC 2003
Tiempo: 1:06
Premio: 1.000 cr.

Procura tomar la primera curva de alta velocidad de forma perfecta: no gires demasiado pronto. Comienza siguiendo a tu rival, luego toma la curva por el interior. Esto te permitirá adelantarlo en el interior de la siguiente curva, una vez pasado el puente.

Si la inercia te lleva hacia el quitamiedos que está al salir de la primera curva -y con ello pierdes velocidad- pégate a tu rival por detrás durante la siguiente curva y luego adelántale en el interior de la entrada a la sección con forma de S. Aquí incluso puedes empujar al coche rival al exterior. No aceleres con demasiado ímpetu: es muy fácil salirse de la pista durante la última curva si te descuidas.



misión 6

Circuito: Circuito de Tsukuba
Coche: Mazda MX-5 1800 RS (NB, J) 2000 (FR)
Rival: Mazda MX-5 1800 RS (NB, J) 2000 (FR)
Tiempo: 0:28
Premio: 1.000 cr.

Ya conoces esta sección del circuito de Tsukuba, gracias a la prueba de carné B-16. Sigue la trayectoria de tu rival. Sólo tienes que reducir ligeramente tu aceleración para tomar la curva Dunlop. Gira y acelera de forma suave pero constante. Si tus neumáticos chirrían, es que estás abusando de tu coche. Antes de la curva de horquilla, frena mucho más tarde que tu rival y adelántale por el interior. Si esto te parece demasiado complicado, puedes usar una táctica más agresiva e igual de efectiva: choca contra la parte trasera del coche rival a toda velocidad antes de la curva de horquilla (o en ella, si vas muy rezagado). Antes de tomar contacto, pisa el freno y lucha con los controles para no salirte de la pista.





misión 7

Circuito: Midfield Raceway
Coche: Volkswagen Golf V GTI 2005 (FF)
Rival: Volkswagen Golf V GTI 2005
Tiempo: 0:43,5
Premio: 1.000 cr.

Si tomas la primera curva a derechas por el interior, podrás adelantar a tu rival durante la curva a izquierdas posterior al túnel. Para ello, tendrás que decelerar más que tu rival. Si no puedes alcanzarlo, tendrás que entrar en la curva a izquierdas posterior al túnel por el exterior. Acelera con moderación durante la curva larga o la inercia te sacará al exterior. Sigue una trayectoria recta durante la curva pequeña con forma de S. Realiza el adelantamiento siguiendo la línea interior durante la ajustada curva de horquilla. También puedes echar a tu rival de la carretera. Esta sección del circuito también se usa en la prueba de carné AI-1.





misión 8

Circuito: Trial Mountain
Coche: Nissan 350Z Gran Turismo 4 Limited Edition (Z33) 2005 (FR)
Rival: Nissan Skyline Coupe 350GT 2003
Tiempo: 0:25
Premio: 1.000 cr.

Ponte inmediatamente a la izquierda y toma la larga sección con forma de S con una trayectoria recta, pegado a los bordillos. Deberías atacar la tercera curva (a izquierdas) por la derecha; toma la curva y deja que la inercia te lleve al extremo exterior. Da un frenazo corto al entrar en el túnel para seguir la mejor trayectoria. En el túnel, puedes aprovecharte del rendimiento superior de tu coche para alcanzar a tu rival. Otra alternativa es que golpees al coche rival en la pista al entrar en el túnel. Puedes practicar la sección del túnel en la prueba de carné A-13 -pulsa R3 para que se muestre la trayectoria- o la carrera completa de la prueba A-15.

misión 9

Circuito: Twin Ring Motegi - circuito de carretera
Coche: Honda Mobil 1 NSX (JGTC) 2001 (MR)
Rival: Honda Takata Dome NSX (JGTC) 2003
Tiempo: 0:18,5
Premio: 1.000 cr.

Esta prueba es muy sencilla. Al final de la recta, pásate a la derecha para colocarte junto a tu rival. Tras esto, frena un poco más tarde y adelántale por el interior. Acelera con rapidez o te adelantarán antes de llegar a la línea de meta. Vigila tu retrovisor y colócate delante de tu rival si es necesario. Si no te importa ganar jugando sucio, prueba el siguiente truco: al final de la recta, golpea la parte trasera del coche rival para sacarle de la curva.

misión 10

Circuito: Circuit de la Sarthe
Coche: Renault Avantime 2002 (FF)
Rivales: Renault Avantime 2002 x 3
Tiempo: 2:13,2
Premio: 1.000 cr.

El objetivo de esta misión es alcanzar y adelantar a tres rivales en la recta larga del Circuit de la Sarthe. Para conseguirlo, tendrás que usar la técnica del rebufo. Sigue muy de cerca al primer coche hasta que estés justo detrás; entonces, salte de su estela y adelántale. Frena a una distancia segura antes de la primera chicane, pero más tarde que el segundo coche. No lo adelantes aquí: necesitas ir a su rebufo durante la siguiente recta para alcanzar al tercer coche. Es importante que tomes la chicane de forma limpia y rápida. En la recta, ponte al rebufo del segundo coche. Así, alcanzarás al tercer coche tras la segunda chicane, antes del final de la recta. Frena con antelación a la curva a derechas, toma dicha curva de forma ajustada y acelera hacia la meta.

Si esta misión te parece complicada, hay un truco que podría ayudarte: ¡evita las chicanes! Ponte en el lado derecho de la pista durante la primera chicane, a la izquierda durante la segunda, y simplemente conduce sobre la arena. Tendrás que mantener las ruedas hacia adelante y dejar de acelerar para que el coche no derrape excesivamente. Después, mantente en el extremo exterior de la pista para evitar que otros coches se aprovechen de tu rebufo. Vigila sus posiciones en tu retrovisor regularmente.



misión 11

Circuito: New York – Inverso (p. 150)
Coche: Fiat 2000GT 1967 (FR)
Rivales: Mazda 110S (L10B) 1968, Toyota Celica 1600GT (TA22) 1970, Mitsubishi Galant GTO MR 1970, Nissan Skyline 2000GT-B (S54A) 1967, Isuzu 117 Coupe 1968
Tiempo: 6:47,5
Premio: 10.000 cr.

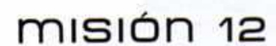
En este coche no es recomendable frenar mientras tomas una curva: primero frena y luego gira. "Entra despacio, sal rápido" es la fórmula para triunfar en esta misión. Tienes que entrar con cautela en cada curva, y salir de ella acelerando lo antes posible para alcanzar la máxima velocidad en las curvas. Procura tomar todas las curvas de 90° por el interior, pero no abuses de tu coche: si los neumáticos chirrían mucho, es que estás yendo demasiado rápido. Aprovéchate de la anchura de la pista cuando aceleres para salir de una curva y procura enderezar el volante lo antes posible.



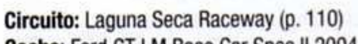
Al comienzo, el Mazda te sacará 30 segundos de ventaja. Intenta encontrar el mejor punto de frenado antes de la rotonda posterior a la recta larga; por ejemplo, el toldo rojo de la derecha. En la rotonda, mantén una velocidad de entre 70 y 80 km/h. En las curvas de 90°, tu velocidad no debería bajar de los 60 km/h. Podrás alcanzar el coche que va en quinta posición en la recta de vuelta. Toma la última curva doble a más de 50 km/h. Si buscas el mejor punto para comenzar a frenar, la sombra de la calle y el cruce te servirán como puntos de referencia.

Tras la primera curva, tu retraso no debería ser mayor de 19 segundos. Al final de la recta larga, recuerda que tendrás que frenar antes para tomar la curva a derechas: ahora vas a más velocidad que en la primera vuelta. Deberías ponerte en cuarta posición tras la recta posterior a la rotonda, luego en tercera durante la recta de vuelta y segundo más o menos a la altura de la línea de meta. Durante la última vuelta, no te quedes a más de nueve segundos por detrás del coche en primera posición; podrás alcanzarlo y adelantarlo poco antes de que la carrera termine.





misión 12



Circuito: Laguna Seca Raceway (p. 110)
Coche: Ford GT LM Race Car Spec II 2004 (MR)
Rivales: Dodge Viper GTS-R Team Oreca Race Car 2000, Chevrolet Corvette C5R (C5) 2000, Chevrolet Camaro LM Race Car 2001, Saleen S7 2002, Dodge Viper GTS-R Concept 2000
Tiempo: 4:11,5
Premio: 10.000 cr.



Puedes abordar la primera curva por el extremo exterior derecho -sobre la zona de asfalto- si es necesario. En esta misión tendrás que conducir a toda velocidad y frenar en seco antes de las curvas. No gires el volante de forma innecesaria antes de las curvas: perderás una velocidad vital. Sigue una trayectoria lo más recta posible en dirección al exterior de la siguiente curva. Toma la sección de sacacorchos con cuidado: no corras ningún riesgo. En este punto, ya deberías de haber adelantado al quinto coche. Ponte en cuarto lugar en la curva final. Tu tiempo en esta vuelta debería ser de 1 minuto y 30 segundos. No olvides que tendrás que frenar antes cuando tomes la primera curva de la segunda vuelta. Deberías ir en tercera posición antes del sacacorchos, luego en segunda en la línea de meta con un tiempo total aproximado de 2 minutos y 50 segundos. Esto te colocará en una posición ideal para ponerte en cabeza en la vuelta final. Usando los tiempos fraccionados, deberías estar a 18 segundos del líder cuando éste aparezca en pantalla. Después, tienes que ir reduciendo progresivamente la diferencia a un ritmo de uno o dos segundos por sección. Si necesitas practicar en este circuito, en la prueba de carné B-10 podrás dar una vuelta entera usando un coche de seguridad.



En este circuito hay dos atajos posibles. El primero está en la curva a izquierdas anterior al sacacorchos: puedes atajar por la arena. El coche será muy difícil de controlar, así que asegúrate de que vas en la dirección correcta antes de salir del asfalto. También puedes atajar en la sección cuesta abajo del sacacorchos (diagonalmente a la derecha) pero es una maniobra arriesgada, porque el coche puede saltar.



misión 13

Circuito: Opéra Paris (p. 152)
Coche: Peugeot 206 Rally Car 1999 (4WD)
Rivales: Ford Focus Rally Car 1999, Ford Escort Rally Car 1998, Toyota Corolla Rally Car 1998, Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997, Citroen Xsara Rally Car 1999
Tiempo: 4:37,5
Premio: 10.000 cr.

Ésta es una misión muy complicada, especialmente si todavía no dominas el principio fundamental de "entra despacio, sal rápido". Tomar una curva no consiste en abordarla lo más rápidamente posible, frenando en el último momento o nunca. Es más importante que te coloques en una posición perfecta al *salir* de la curva, para poder acelerar a toda velocidad lo antes posible.

Sigue una trayectoria perfecta (la que te marca el asfalto más oscuro). No te dejes llevar porque perderás la tracción necesaria para acelerar. Adelanta a tu primer rival antes de entrar en la primera chicane o durante su última parte. Cuando aparezca tu primer tiempo fraccionado, no debe ser mayor de diez segundos.

Es fundamental que conduzcas a la perfección al acercarte a la curva de horquilla y al tomarla. Puedes practicar esta sección en la prueba de carné AI-9. Aunque allí conduzcas un coche FF, sigue siendo de mucha utilidad; también puedes consultar el ejemplo de la prueba. No entres en la primera sección derecha-izquierda a toda velocidad, para luego frenar en el último momento antes de la curva a izquierdas. Hazlo bien: frena suavemente antes de la pequeña curva a derechas y luego da un frenazo en seco antes de la siguiente curva a izquierdas, para poder acelerar mientras entras en la recta corta anterior a la horquilla. Tras esto, frena para salir de la horquilla por el lado izquierdo de la pista, y pásate acelerando a la derecha de la recta.

Deberías comenzar a frenar suavemente para tomar la curva a izquierdas anterior a la Place de la Concorde. Al final de la siguiente recta corta, deberías estar en posición de volver a adelantar. Mantén esta velocidad e irás por el buen camino. Si el reto se te hace cuesta arriba, practica un poco en la prueba de carné E-11.

MISIÓN 14

Circuito: Circuito de Seattle (p. 138)
Coche: Plymouth Super Bird 1970 (FR)
Rivales: Buick Special 1962, Dodge Charger Super Bee 426 Hemi 1971, Mercury Cougar XR-7 1967, Pontiac Tempest Le Mans GTO 1964, Plymouth Cuda 440 Six Pack 1971
Tiempo: 6:05,5
Premio: 10.000 cr.

Los "muscle cars" americanos pueden ser muy divertidos de manejar, pero recuerda que no puedes pedirles que se comporten en la pista como unos veloces tres puertas FR. Tendrás que tratar a estas bestias con cierto respeto. El Plymouth Super Bird 1970 que se usa en esta misión tiene mucha potencia, pero también mucho peso: tus frenados tendrán que ser más largos y con más antelación. También tendrás que tomar las curvas con precisión, dando suaves toques al volante y siguiendo una trayectoria constante. Descubrirás que los mejores resultados de frenado se obtienen pisando repetidamente el pedal de freno. Practica esta técnica antes de intentar superar esta misión.

Sigue una trayectoria recta en la sección cuesta arriba, para poder adelantar al quinto coche al llegar a la cima. Tu tiempo fraccionado debería ser de un máximo de siete segundos aunque lo ideal es que lo consigas en más o menos cinco. El coche que va en primer lugar (un Buick Special 1962) tiene una velocidad excelente y sigue una trayectoria recta, así que no dejes que te engañe la aparentemente pequeña diferencia reflejada en el primer tiempo fraccionado que aparezca en pantalla. Puedes ganar terreno en las curvas siguientes y en las chicanes que siguen a la recta, si pisas el pedal de freno repetidamente y realizas los giros con cuidado. También es fundamental que aceleres con mucha antelación a las curvas, especialmente antes de las rectas largas.

Si haces una carrera razonablemente buena, alcanzarás el Buick antes de la línea de meta de la vuelta final (aunque será importante que sigas una trayectoria constante durante la chicane final de la entrada en boxes). En cuanto le "cojas el punto" a conducir "muscle cars", pronto descubrirás que esta misión no es tan fiera como la pintan. ¡Con experiencia, es incluso posible adelantar al Buick antes de terminar la segunda vuelta!

MISIÓN 15

Circuito: Côte d' Azur (p. 144)
Coche: Lancia Stratos 1973 (MR)
Rivales: Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1600 1965, Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale 1963, Alfa Romeo Spider 1600 Duetto 1966, Autobianchi A112 Abarth 1979, Fiat 500R 1972
Tiempo: 6:25,5
Premio: 10.000 cr.

Tu Stratos es notablemente más rápido que los vehículos de tus rivales, pero comenzarás la carrera con un enorme retraso de 45 segundos. Además, el coche tiene tendencia a derrapar si se ve muy forzado en las curvas. Suelta el acelerador durante un tiempo cuando esto ocurra o, mejor aún, recuerda frenar con mayor antelación a las curvas. Como este circuito te ofrece muchas oportunidades de practicar la técnica de usar las paredes (ver página 236), ni siquiera los conductores de menos experiencia tendrán demasiados problemas. El primer tiempo fraccionado debería ser inferior a 40 segundos. Adelanta al Fiat en el túnel. Si el segundo tiempo fraccionado es de aproximadamente 33 segundos, y puedes reducirlo a menos de 30 segundos al final de la primera vuelta, vas por el buen camino para ganar la carrera.

Si derrapas en dirección a un muro o barrera y no puedes evitar un choque inminente, usa el freno de mano para girar la parte trasera de tu vehículo. Si bien una colisión frontal o lateral tendrá como consecuencia habitual una penalización de cinco segundos, chocar con la parte trasera contra un obstáculo no suele castigarse con penalización alguna; a no ser, claro está, que la colisión sea de una violencia extrema.

MISIÓN 16

Circuito: Circuito de Suzuka (p. 98)
Coche: Volkswagen New Beetle Cup Car 2000 (FF)
Rivales: Volkswagen New Beetle Cup Car 2000 x 5
Tiempo: 7:40
Premio: 10.000 cr.

Otra misión relativamente sencilla. Como ya conoces varias secciones de este circuito gracias a las pruebas de carné A-4, A-9, A-10, BI-3, AI-2 y (posiblemente) E-12, el circuito en sí mismo no debería reservarte muchas sorpresas. Además, el New Beetle Cup Car que conduces es famoso por su buen manejo. Tus rivales contarán con el mismo vehículo, pero carecerán de tu habilidad potencial, tu perspicacia y tu talento para improvisar. Si eres hábil tomando curvas, les alcanzarás sin ningún problema. Sólo tendrás que frenar en seco antes de cuatro curvas: la segunda curva a derechas tras el comienzo, la curva a derechas cerrada anterior al puente, la curva de horquilla y la llamada "Curva de cuchara" (la segunda a la izquierda) antes de la recta larga. Salvo estas excepciones, con frenar suavemente o dejar de acelerar será suficiente.

Puedes hacer de esta misión algo mucho más sencillo si utilizas un par de atajos. Si usas ambos, podrás ponerte en cabeza antes del comienzo de la tercera vuelta. Cuando el bordillo izquierdo termine -tras la segunda curva a derechas-, no tienes más que salirte al campo de la izquierda, que te lleva directamente a la curva que ves a lo lejos. Tu coche patinará un largo trecho por el campo, pero el riesgo merece la pena: cuando aparezca tu siguiente tiempo fraccionado, tu arriesgada táctica se verá generosamente recompensada. Además, puedes saltarte la chicane anterior a la línea de meta. Pasado el puente de Konami, conduce por el campo de la derecha siguiendo una trayectoria que te permita volver al asfalto y acelera a toda velocidad cuando llegues a los montones de neumáticos.

MISIÓN 17

Circuito: Infineon Raceway (para deportivos) A (p. 108)
Coche: Audi R8 Race Car 2001 (MR)
Rivales: Bentley Speed 8 Race Car 2003, Panoz Esperante GTR-1 Race Car 1998, BMW M3 GTR Race Car 2001, Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004, Nissan Falken GT-R Race Car 2004
Tiempo: 4:08,5
Premio: 10.000 cr.

Esta misión no es excesivamente complicada, siempre que te sepas de memoria el Infineon Raceway A. Puedes practicar en él en las pruebas de carné B-15 y E-13.

El prototipo R8 (ganador de las carreras de resistencia de las 24 horas de Le Mans) es extremadamente rápido y cuenta con una capacidad de maniobra excepcional. No te impacientes: no intentes explotar al máximo tu habilidad ni la de tu coche. Con que conduzcas bien -centrándote en salir de las curvas acelerando lo antes posible- pronto empezarás a comerle terreno al coche que va en cabeza.



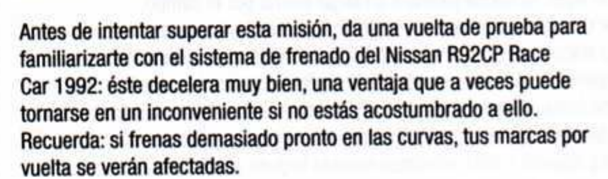
Lee los consejos de conducción de la página 109 y adapta los puntos de frenado allí indicados a los requisitos individuales de tu coche. Notarás que a menudo es necesario frenar antes de lo indicado en los consejos generales; por ejemplo, en la primera señal antes de la curva a derechas doble de la sección media del circuito. Ése es también el lugar en el que sería mejor que adelantases al primero de los cinco coches. Si tu primer tiempo fraccionado es de 20 segundos, y tras la primera vuelta de 14 segundos, deberías poder adelantar al Bentley antes de que la carrera finalice.





misión 18

Circuito: Circuit de la Sarthe II (p. 96)
Coche: Nissan R92CP Race Car 1992 (MR)
Rivales: Mercedes-Benz Sauber C9 Race Car 1989, Bentley Speed 8 Race Car 2003, Toyota GT-One Race Car (TS020) 1999, Mercedes-Benz CLK-GTR Race Car 1998, Panoz Esperante GTR-1 Race Car 1998
Tiempo: 9:33
Premio: 10.000 cr.



Antes de intentar superar esta misión, da una vuelta de prueba para familiarizarte con el sistema de frenado del Nissan R92CP Race Car 1992: éste decelera muy bien, una ventaja que a veces puede tornarse en un inconveniente si no estás acostumbrado a ello. Recuerda: si frenas demasiado pronto en las curvas, tus marcas por vuelta se verán afectadas.

También será de utilidad que tengas experiencia previa (y si es en una carrera de resistencia, mejor) en el Circuit de la Sarthe, lugar en el que se celebran las legendarias "24 horas de Le Mans", y con coches de carrera de alta velocidad. En esta ocasión recorrerás la versión "clásica" del circuito, *sin* chicanes durante la recta Hunaudières, de cinco kilómetros. Las chicanes se introdujeron en 1990, después de que dos coches alcanzasen una velocidad aproximada de 400 km/h en dicha recta en dos eventos previos; algo que se consideró peligroso.



Antes del final de la recta, ya deberías haber adelantado a uno de tus rivales. No olvides usar el rebufo de los vehículos que tengas delante. Hay dos atajos que aumentarán considerablemente tus posibilidades de victoria:

1: Al final de la recta de salida/meta, puedes esquivar completamente la chicane Dunlop. A velocidad máxima, dirígete al arco Dunlop y salte a la arena. El coche dará violentos tumbos y será imposible de controlar, así que tienes que asegurarte de que vas en la dirección correcta antes de salirte de la pista. Acelerar sobre la arena es muy poco aconsejable, pero intentar cambiar de dirección es sinónimo de desastre seguro...

2: Dirígete a la doble chicane anterior a la recta final. Cuando la entrada en boxes se desvíe a la derecha, pasa a la izquierda a toda velocidad y dirígete a la línea de meta.



misión 19

Circuito: Circuito de Suzuka este (p. 98)
Coche: Amuse S2000 Street Version 2004 (FR)
Rivales: Amuse S2000 Street Version 2004 x 5
Tiempo: 3:24,5
Premio: 10.000 cr.

El Amuse S2000 Street Version 2004 es un vehículo de tracción trasera muy difícil de controlar. Tendrás que dejar de pulsar el acelerador ocasionalmente durante las curvas o incluso frenar para estabilizarlo. También es importante que frenes en seco y con antelación para evitar que el coche se salga en cada curva. Paciencia y técnica pura son elementos necesarios para superar esta misión... ¡pero el atajo descrito en la misión 16 (página 251) también te vendrá de perlas! Si consigues atajar en diagonal por el campo posterior a la segunda curva a derechas (sin perder el control del vehículo), te harás con la victoria sin problemas.



misión 20

Circuito: Circuito de Tsukuba (p. 102)
Coche: Nissan mm-R Cup Car 2001 (FF)
Rivales: Honda NSX Type R 2002, Mazda RX-7 Spirit R Type A (FD) 2002, Subaru Impreza Sedan WRX STi Spec C (GD, Type-II) 2004, Mitsubishi Lancer Evolution VIII GSR 2003, Nissan Skyline GT-R (R34) 1999
Tiempo: 3:40
Premio: 10.000 cr.

Tu misión en esta carrera es alcanzar y adelantar a varios coches que esconden bajo sus capós una potencia muy superior a tu ágil Nissan. Si fuese una carrera en línea recta, no tendrías la menor oportunidad de ganar. Sin embargo, el circuito de Tsukuba es un tortuoso circuito repleto de curvas y tu coche está equipado con neumáticos de carrera, es fácil de manejar en las curvas y tiene unos frenos muy eficaces. Como este circuito se usa en las pruebas de carné B-5, B-13, B-16 y BI-1, a estas alturas tendrías que estar muy familiarizado con él.

Como los otros coches frenan pronto y en seco antes de cada curva, puedes ganar mucho terreno frenando tarde y adelantándolos por el interior. No olvides que rozar y empujar ligeramente a tus rivales no está penalizado: sólo los choques directos están prohibidos. Si haces todo correctamente, entrarás en la larga recta en segunda posición. Consulta ocasionalmente el retrovisor y toma las medidas pertinentes para evitar que te adelanten. Una vuelta más tarde, podrás alcanzar al Honda NSX Type R 2002 que va en primera posición.

misión 21

Circuito: Circuito de prueba
Coche: Nissan Cube EX (FF/CVT) 2002 (FF)
Rivales: Nissan Cube EX (FF/CVT) 2002 x 5
Tiempo: 3:55,5
Premio: 7.500 cr.

Sigue al coche que tienes delante y alcánzalo usando su rebufo. Sal de su estela antes de alcanzarlo y luego repite el procedimiento con el siguiente vehículo. Evita corregir el volante de forma innecesaria (hay que evitar cualquier causa de pérdida de velocidad) y adelanta siempre por el interior.

Te llevará un rato alcanzar al coche que va en cabeza. Ten paciencia: en cuanto tu Cube alcance la cuarta marcha y la relativamente asombrosa velocidad de más de 170 km/h, la carrera será tuya en menos de lo que piensas. Tu primer puesto está garantizado, siempre que te concentres en todo momento.

misión 22

Circuito: Circuito de prueba
Coche: Honda Odyssey 2003 (4WD)
Rivales: Honda Odyssey 2003 x 5
Tiempo: 3:10
Premio: 7.500 cr.

Esta carrera es muy similar a la misión 21: alcanzar un vehículo siguiendo su rebufo, adelantarlo por el interior, repetir la operación y ganar. Tendrás que hacer un pequeño reajuste en tu trayectoria nada más comenzar la carrera. Además, si usas la transmisión automática tendrás que mantener pulsado R2 una vez que el coche llegue a la cuarta marcha. Esto evitará que cambies a la quinta. ¿Por qué hay que hacer esto? ¡Porque en realidad, el Odyssey irá **más lento** en quinta! En cuanto adelantes al coche que va en cabeza, acércate al interior de la pista; tanto para acortar la trayectoria a recorrer, como para impedir que los rivales se aprovechen de tu rebufo.

misión 23

Circuito: Circuito de prueba
Coche: Nissan Skyline GT-R (R34) 1999 (4WD)
Rivales: Nissan Skyline GT-R (R34) 1999 x 5
Tiempo: 7:04,5
Premio: 10.000 cr.

Con mucho, ésta es la misión de rebufo más complicada. Incluye un grupo de cuatro coches, más un vehículo aparte que lleva una ventaja considerable. Como los seis vehículos son idénticos, no podrás acortar distancias simplemente por medio de tu habilidad al volante. Lo que tienes que hacer es aliarte con el grupo de cuatro coches para llevar a cabo un "rebufo en equipo".

Nada más comenzar la carrera, ponte al rebufo del coche que va en quinta posición y ábrete paso hasta llegar a la posición delantera del grupo; acuérdate de adelantar por el interior. Ahora viene la parte inteligente: colócate delante de los otros coches y deja que usen tu rebufo. ¡No te pongas muy cerca del interior de la pista! Controla sus posiciones regularmente en el retrovisor (o pulsando L1). Además, cuando te pongas delante, deja de acelerar un instante y luego vuelve a pisar a fondo. Esto evitará que dejes muy atrás a los demás coches, lo que les puede permitir alcanzarte de nuevo en menos tiempo.

Al salir del túnel, los coches estarán listos para comenzar a adelantarte. Vigila sus avances y ponte a un lado para dejar que te adelanten. Si un coche choca contra el tuyo, reinicia la carrera porque no podrás alcanzar al coche que va en cabeza. Deja que dos coches te adelanten y ponte entonces a su rebufo. Ten en cuenta que los conductores AI frenarán (de forma bastante innecesaria) al final de la recta. Si no estás atento, chocarás contra ellos y te podrás ir olvidando de ganar la carrera.

Usa el rebufo para volver a adelantar a los coches; tras esto, deja de pulsar el acelerador un momento y repite la operación. En la recta de salida/final, los coches no suelen tener problemas a la hora de adelantar, pero de todas formas échate a un lado para dejarlos pasar en la recta de vuelta. Si todo va bien, irás avanzando lento pero seguro hacia el coche que va en cabeza. Deberías estar a su rebufo en la recta de vuelta durante la tercera vuelta y luego (¡por fin!) adelantarlo. Tras esto, toma la última curva por el interior para reducir la distancia a recorrer; y, claro está, para evitar que tu rival se ponga a *tu* rebufo...

misión 24

Circuito: Circuito de prueba
Coche: Amuse S2000 GT1 2004 (FR)
Rivales: Amuse S2000 GT1 2004 x 5
Tiempo: 5:52,5
Premio: 10.000 cr.

Similar a las dos primeras batallas al rebufo, esta misión es -afortunadamente- mucho más sencilla que la anterior. Ya sabes qué hay que hacer: ponerte al rebufo del coche que tienes delante, adelantarlo por el interior, ponerte detrás del siguiente coche, repetir la operación. Tu avance será lento, pero al final de la tercera vuelta irás en cabeza.

misión 25

Circuito: Fuji Speedway de los 80 (p. 104)
Coche: Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004 (FR)
Rivales: Nissan Fairlady Z 280Z-L 2seater (s130) 1978, Nissan 240ZG (HS30) 1971, Nissan Fairlady Z 300ZX (Z31) 1983, Nissan 300ZX 2seater (Z32) 1989, Nissan 350Z (Z33) 2003
Tiempo: 1:51
Premio: 7.500 cr.
Desventaja: 35 segundos

Tu coche es un competidor de la JGTC (la serie "Campeonato japonés de GT"; consulta la página 226) y, por tanto, es un coche de estupendo manejo: tus frenados serán excelentes, tomarás las curvas de forma constante y acelerarás a la velocidad de la luz. Si sigues una trayectoria óptima y tomas las curvas a un ritmo elevado, adelantarás al coche de cabeza poco antes de llegar a la meta.

Acelera hasta llegar a la señal de 50 m, pisa el freno a fondo y entra en la curva a más o menos 90 km/h. Toma la curva a izquierdas pequeña a toda velocidad; para abordar la curva a derechas larga, decelera a 170 km/h. En la horquilla, mantén una velocidad de más de 80 km/h si puedes. Da un frenazo corto antes de la curva final, pero no bajes de los 210 km/h.



misión 26

Circuito: Circuito de Suzuka (p. 98)
Coche: Honda Takata Dome NSX (JGTC) 2003 (MR)
Rivales: Honda S500 1963, Honda Beat 1991, Honda Civic 1500 3door CX 1979, Honda Integra Type R (DC2) 1995, Honda S2000 2001
Tiempo: 3:30,0
Premio: 7.500 cr.
Desventaja: 90 segundos



El ya conocido circuito de Suzuka alberga esta misión. Tendrás que esperar mucho rato en la parrilla de salida antes de que puedas empezar. No bajes de los 150 km/h en la curva a derechas de después del comienzo. Toma las curvas de eslalon con una trayectoria recta, si puedes. Sal de la segunda curva a derechas de esta sección a unos 150 km/h, para tomar la larga curva a izquierdas sin perder velocidad. En la siguiente curva a derechas, decelera a 170 km/h. Intenta reducir tu velocidad a 110 km/h en la curva a derechas cerrada posterior al puente. El tiempo fraccionado no debería superar los 53 segundos. En la siguiente curva de horquilla, no bajes de los 60 km/h. Tu primera oportunidad de adelantar está en la doble curva a izquierdas ("Curva de cuchara"). Reduce tu velocidad a unos 140 km/h para tomar la primera curva a izquierdas, y a 110 km/h para la segunda. Acelera a toda velocidad lo antes que puedas. Da un frenazo corto al final de la recta larga, pero no bajes de los 200 km/h. Toma la última chicane con cuidado y ponte en primera posición antes de llegar a la meta.



Como ya sabrás, en este circuito hay dos atajos. Consulta la misión 16 (página 251) para más información.



misión 27

Circuito: Laguna Seca Raceway (p. 110)
Coche: Mazda 787B Race Car 1991 (MR)
Rivales: Mazda 110S (L10A) 1967, Mazda RX-7 GT-X (FC, J) 1990, Mazda RX-8 Type S (J) 2003, Mazda RX-7 Type RS (FD) 2000, RE Amemiya Asparadrink RX-7 (JGTC) 2004
Tiempo: 2:12
Premio: 7.500 cr.
Desventaja: 50 segundos

Cuando está expuesto a niveles altos de fuerza de gravedad lateral, el sistema ASM de este Mazda evitará que la parte trasera del coche se deslice. Por tanto, no podrás tomar las curvas muy rápidamente o subvirarás de forma grave. Tendrás que frenar mucho más en seco de lo normal antes de cada curva, y salir de ellas con una trayectoria recta lo antes que puedas.

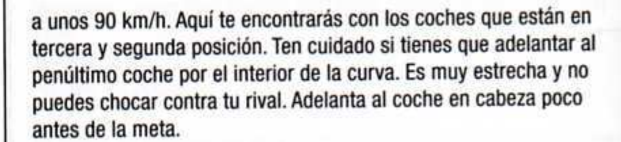
La velocidad máxima recomendada es:



- Horquilla tras la salida: 80 km/h.
- Curva a izquierdas: frena con antelación para reducir a 120 km/h. No aceleres: toma la curva a unos 110 km/h.
- Curva a derechas: frena ligeramente, 150 km/h.
- Curva a izquierdas: al menos 110 km/h.
- Curva a izquierdas: 130 km/h. Adelanta por primera vez en la sección cuesta arriba.
- Sacacorchos: entra a 60 km/h y sal a unos 110 km/h. Adelanta aquí al cuarto coche.



Toma las curvas siguientes a una velocidad que se ajuste a tu coche, con la excepción de la curva cerrada final: sin duda, tienes que tomarla a unos 90 km/h. Aquí te encontrarás con los coches que están en tercera y segunda posición. Ten cuidado si tienes que adelantar al penúltimo coche por el interior de la curva. Es muy estrecha y no puedes chocar contra tu rival. Adelanta al coche en cabeza poco antes de la meta.



misión 28

Circuito: Fuji Speedway 2005 (p. 106)
Coche: Toyota WedsSport Celica (JGTC) 2003 (FR)
Rivales: Toyota Celica 1600GT (TA22) 1970, Toyota Celica XX 2800GT 1981, Toyota Celica 2000GT-Four (ST165) 1986, Toyota Celica GT-Four RC (ST185) 1991, Toyota Celica GT-Four (ST205) 1998
Tiempo: 2:30
Premio: 7.500 cr.
Desventaja: 37 segundos

Esta misión cuenta con un margen de error razonable. No tendrás que forzar tu coche al máximo para ganar.

- Curva de horquilla inicial: 70 km/h.
- Curva a izquierdas: 130 km/h.
- Curva a derechas larga: 160 km/h.
- Curva de horquilla (izquierda): 80 km/h.

Te reunirás con tus rivales en las chicanes. Vigila cuidadosamente los coches y ajusta tu velocidad a la situación. Al final de la segunda chicane, deberías haber adelantado a tres coches. No tomes la última curva a excesiva velocidad: podrás alcanzar al resto de coches en la larga recta final.



misión 29

Circuito: Infineon Raceway (para deportivos) A (p. 108)
Coche: Chevrolet Corvette C5R (C5) 2000 (FR)
Rivales: Chevrolet Corvette Convertible (C1) 1954, Chevrolet Corvette Coupe (C2) 1963, Chevrolet Corvette Stingray L46 350 (C3) 1969, Chevrolet Corvette Grand Sport (C4) 1996, Chevrolet Corvette Z06 (C5) 2000
Tiempo: 2:15,5
Premio: 7.500 cr.
Desventaja: 44 segundos

Si sigues sin estar a gusto en el Infineon Raceway, consulta el ejemplo de la prueba de carné E-13: es muy informativo. La velocidad recomendada en esta misión es:

- Curva a derechas: 90 km/h.
- Curva en S: más de 130 km/h. Tu tiempo fraccionado debería ser de unos 31 segundos.
- Curva a derechas cerrada: 80 km/h.

Ataca la larga curva a izquierdas con precaución y luego aumenta tu velocidad. Deja de pulsar el acelerador en cuanto el coche comience a patinar. En la siguiente horquilla, deberías alcanzar y adelantar a los primeros coches, a una velocidad de aproximadamente 70 km/h. Toma la curva en forma de S con una trayectoria lo más recta que puedas y sin frenar, con la excepción de la última curva a derechas. En la horquilla final, reduce tu velocidad a unos 50-60 km/h. Te pondrás en cabeza poco antes de llegar a la línea de meta.



misión 30

Circuito: Circuito de Tsukuba (p. 102)
Coche: Subaru Impreza Rally Car 2003 (4WD)
Rivales: Subaru 360 1958, Subaru Legacy B4 Blitzen 2000, Subaru Legacy B4 3.0 R 2003, Subaru Impreza Sedan WRX STi Spec C (GD, Type-II) 2004, Subaru Impreza Premium Sports Coupe 22B-STi Version (GC) 1998
Tiempo: 1:56,6
Premio: 10.000 cr.
Desventaja: 53 segundos

Ésta es una de las misiones de "1 vuelta" más sencilla. Al comenzar, los coches en cuarta y quinta posición seguirán a la vista, al final de la recta. Tendrás que conducir de forma bastante agresiva y adelantar a dichos coches lo antes posible. Deberías estar en segunda posición a un tercio de la recta principal (usa el rebufo del coche que tienes delante para alcanzarlo). En la larga curva final, no dejes que tu velocidad baje de los 130 km/h. Por último, pisa el acelerador a fondo y adelanta al Subaru 360 1958 clásico antes de llegar a la meta.

misión 31

Circuito: High-Speed Ring – Inverso (p. 134)
Coche: Lotus Esprit V8 2002 (MR)
Rivales: Lotus Elan S1 1962, Lotus Europa Special 1971, Lotus Elise 2000, Lotus Carlton 1990, Lotus Elise Sport 190 1998
Tiempo: 1:44,5
Premio: 10.000 cr.
Desventaja: 18 segundos

Conducir en este circuito es bastante fácil, pero eso no supone necesariamente una ventaja en esta carrera. Como tus competidores son bastante rápidos, la ausencia de curvas complejas implica que no hay mucho margen para ganar grandes cantidades de tiempo. ¡Será un final de "foto-finish"!

- Primera curva a derechas: mantén una velocidad superior a 150 km/h.
- Curva en S grande posterior al túnel: 100-110 km/h.
- Curva a derechas: más de 155 km/h.
- Tras esta curva, toma la larga curva de alta velocidad acelerando hasta llegar a la meta.

Ponte siempre al rebufo del coche que tengas delante. Adelanta al coche en quinta posición antes de llegar al túnel. Tendrás que esperar hasta la última curva a derechas anterior a la gran curva final para ponerte en cuarto lugar.

Puedes aprovecharte del quitamiedos de la primera curva, pero no para usar la técnica de la pared, ya que en una curva tan grande no serviría de nada. Dirígete a la curva a toda velocidad. Cuando la inercia te lleve al exterior de la pista, intenta maniobrar rápidamente con el coche de forma que la parte trasera del vehículo golpee la barrera. Cuando domines este truco, no recibirás penalización alguna, *sino un premio: tu coche estará en una posición perfecta para salir de* la curva a gran velocidad, e incluso puede que, por medio del rebote, obtengas un pequeño extra de aceleración. Si lo único que consigues es golpear la barrera y deslizarte por ella, la próxima vez intenta abordar la situación desde otro ángulo.



misión 32

Circuito: Circuito de Seattle – Inverso (p. 138)
Coche: Ford GT 2005 (MR)
Rivales: Ford Taurus SHO 1998, Shelby Mustang G.T. 350R 1965, Ford Mustang GT 2005, Mercury Cougar XR-7 1967, Ford RS200 1984
Tiempo: 2:16,0
Premio: 10.000 cr.
Desventaja: 25 segundos



En esta misión conduces un potente Ford GT 2005 por el circuito urbano de Seattle. Esto naturalmente implica que tendrás que frenar en seco y con la suficiente antelación a cada una de sus cerradas curvas. Tras la salida, frena brevemente para abordar la chicane del final de la recta y luego tómala con la trayectoria más directa posible. Ataca la primera curva a izquierdas cerrada a unos 65 km/h. Recuerda: frena, *y luego* gira. En la sección izquierda-derecha, no frenes si puedes evitarlo: tan solo deja de pulsar el acelerador y toma las curvas a unos 180 km/h, con una trayectoria relativamente recta.



En la recta de vuelta, deberías poder alcanzar al coche que va en cuarta posición. No olvides ponerte a su rebufo. Antes de la horquilla cerrada a derechas, reduce tu velocidad a unos 60 km/h antes de llegar a la señal de 100 m. Toma las curvas siguientes a más de 100 km/h. Frena siempre ligeramente. Aborda la curva a izquierdas anterior a la colina a 75 km/h. Recorre la sección cuesta abajo con una trayectoria completamente recta, ya que los saltos diagonales harán que el coche sea imposible de controlar en el aterrizaje. Toma la última curva de horquilla a unos 60 km/h. Aquí -como muy tarde- es donde tienes que adelantar al segundo coche. ¡Por último, pisa a fondo y corre hacia la meta!



misión 33

Circuito: Infineon Raceway (para deportivos) A (p. 108)
Coche: Cadillac Cien 2002 (MR)
Rivales: Buick GNX 1987, Pontiac GTO 5.7 Coupe 2004, Pontiac Solstice Coupe Concept 2002, Pontiac Tempest Le Mans GTO 1964, Buick Special 1962
Tiempo: 2:04,5
Premio: Cr. 10,000
Desventaja: 21 segundos



A estas alturas ya deberías conocer bien este circuito; así que sólo tendrás que adaptar tus tácticas al vehículo que usarás en esta prueba. En la primera curva a derechas, reduce tu velocidad a 80 km/h. Después, adelanta al coche que va en quinto lugar y vigila al coche de delante y frena más tarde que él para tomar la curva S: así te pondrás en cuarto lugar. Toma la curva a derechas cerrada a aproximadamente 70 km/h. Atraviesa la larga curva a izquierdas muy por el interior, con una velocidad mínima de 110 km/h. Acelera lo antes posible mientras sales de la curva. Antes de la curva a horquillas, reduce tu velocidad a unos 75 km/h. Toma la siguiente combinación de curvas con una trayectoria casi recta. Acelera a unos 230 km/h hasta llegar a la última curva a derechas. Una vez allí, reduce tu velocidad a 150 km/h antes de acelerar en dirección a la horquilla. Tómala a unos 60 km/h y ponte en primer lugar en la recta.







MISIÓN 34

Circuito: Nürburgring Nordschleife (p. 112)
Coche: Mercedes-Benz SLR McLaren 2003 (FR)
Rivales: Mercedes-Benz 300 SL Coupe 1954, Mercedes-Benz SLK 230 Kompressor 1998, Mercedes-Benz 190 E2.5-16 Evolution II 1991, Mercedes-Benz SL 500 (R230) 2002, Mercedes-Benz SL 55 AMG (R230) 2004
Tiempo: 9:15
Premio: 50.000 cr.
Desventaja: 123 segundos



Esta misión es la más dura de todas y puede que sea una de las carreras más complicadas de todo Gran Turismo 4. Tienes que dar una vuelta muy rápida y precisa en el Nürburgring Nordschleife con un vehículo muy potente de tracción trasera. Por si eso fuera poco, para poner a prueba tu paciencia y tu habilidad tendrás que soportar una espera agonizante de más de dos minutos antes de cada intento. Es absolutamente necesario tener experiencia práctica para superar esta prueba. Debido a la larga espera anterior a cada carrera, te recomendamos que adquieras dicha experiencia en cualquier otra parte...

Fuchsröhre:	AI-13 (p. 53)
Metzgesfeld:	A-7 (p. 40)
Kallenhard:	A-14 (p. 42)
Bergwerk:	BI-2 (p. 44)
Hohe Acht:	A-16 (p. 43)
Vuelta completa:	AI-15 (p. 54)
Vuelta completa:	E-16 (p. 59)



El mejor entrenamiento para esta misión consiste en invertir 610.000 créditos en comprarte un Mercedes-Benz SLR McLaren 2003 y participar en la carrera de resistencia de cuatro horas de Nürburgring. Por supuesto, eres libre de participar en este evento con otro coche de prestaciones similares. Si bien las pruebas de carné terminan con un mensaje inmediato de "fallo" si te sales de la pista, en la práctica puedes ahorrarte tiempo en algunas zonas con la técnica de usar la pared, ¡algo que deberías practicar *antes* de intentarlo en medio de la misión!

En esta extensa descripción del recorrido hallarás todos los puntos esenciales del circuito con velocidades recomendadas, los tiempos fraccionados mínimos necesarios y útiles atajos. Si no decimos nada de algunas secciones es porque tienes que recorrerlas a toda velocidad. Por último, si es inevitable que choques contra un muro, gira la parte trasera del coche -ayúdate del freno de mano si es preciso- para amortiguar la violencia del impacto y evitar la penalización de cinco segundos. Te sorprenderá el número de veces que funciona.

- Primera curva a izquierdas: Unos 80 km/h.
- Curva a derechas pequeña: Frena ligeramente, entre 160 y 170 km/h.
- Hatzenbach, curva a derechas posterior a una pequeña curva a izquierdas: frena en seco para reducir tu velocidad a 100 km/h a la altura del símbolo "VW" de la carretera (Fig. 1). También puedes probar a conducir sobre la hierba, girando la parte trasera del coche para recibir el impacto en el otro lado. Ten en cuenta que ésta es una maniobra muy arriesgada que es mejor evitar...
- Hocheichen: Ignora la pequeña curva izquierda-derecha y conduce recto para atajar ligeramente por la curva (Fig. 2).
- Tras el atajo, hay otra combinación izquierda-derecha. Reduce tu velocidad a 100-110 km/h. Después hay una recta.
- Tiempo fraccionado: +1:41
- Flugplatz: Hay un montecillo al final de la recta larga, que hará que el coche salte ligeramente. El nombre de Flugplatz es más que apropiado: en alemán, significa "campo de aviación". Prepárate para la siguiente curva frenando a unos 180 km/h tras el aterrizaje, y luego gira a la derecha.
- Schwedenkreuz: Pisa a tope el acelerador. Tras la sección cuesta arriba verás una señal a la derecha de la carretera (Fig. 3). Frena aquí para reducir tu velocidad a unos 200-210 km/h.
- Tras la pequeña curva a izquierdas, hay una curva de horquilla a la derecha (Aremberg). Presta atención a los triángulos rojos que están en el centro de la pista. Te indican el punto en el que tienes que frenar en seco. Toma la curva a poco más de 100 km/h.
- Tiempo fraccionado: +1:33
- Fuchsröhre: Ya conocerás la sección de alta velocidad que va hasta Adenauer Forst por la prueba de carné A-13. Ve a toda velocidad y sigue una trayectoria recta en las curvas. Tras la curva a izquierdas del punto más profundo del valle (en el que verás una señal al lado derecho de la pista, Fig. 4), reduce tu velocidad a 200 km/h. Súbete al bordillo izquierdo (Fig. 5). Antes de la siguiente curva a derechas, reduce tu velocidad a 110 km/h. Después hay una chicane.



01



02



03



04



05






- Puedes esquivar la chicane conduciendo por la hierba (Fig. 6). Gira a la derecha y deslízate sobre ella. La velocidad ideal sería de 130 km/h. Acelera al volver a la carretera.
- Tiempo fraccionado: +1:25
- Metzgesfeld (ver prueba de carné A-7): Frena suavemente antes de la segunda curva a izquierdas, para que tu velocidad se reduzca a unos 160-180 km/h. Si usas las "recomendaciones de marchas", en este circuito deberías frenar más tarde de lo indicado: ignora el número parpadeante y sigue tu instinto. Antes de la siguiente combinación cerrada izquierda-derecha (antes de Kallenhard), frena en seco, reduciendo tu velocidad a 100 km/h.
- Kallenhard: Ataca la primera curva a derechas (tras la combinación izquierda-derecha) con precaución, a 90 km/h. Otra alternativa es que utilices el quitamiedos de la izquierda para usar la técnica de la pared (con cuidado) al tomar la curva a toda velocidad.
- Toma las curvas del tramo cuesta abajo hasta llegar a Wehrseifen a unos 150-160 km/h. Si es preciso, aquí también puedes rozar los quitamiedos. Antes de la curva de horquilla a izquierdas, reduce tu velocidad a unos 70-80 km/h. Te ahorrarás mucho tiempo si puedes demostrar tu dominio de la toma de curvas. Consulta el ejemplo de la prueba de carné A-14 para ver una demostración de cómo conducir por esta sección con aplomo.
- Tiempo fraccionado: +1:15
- Breitscheid-Brücke: Antes de la curva a izquierdas, aparece un pequeño desvío a la derecha (Fig. 7). Reduce tu velocidad a 110 km/h. Tras esto, acelera y vuelve a reducir a 110 km/h antes de llegar a la curva a derechas (Ex-Mühle).
- Acelera a toda velocidad en el tramo entre Ex-Mühle y la señal de Bergwerk. Toma la curva posterior a unos 110 km/h. Si has olvidado todo lo que aprendiste en la prueba de carne BI-2, como alternativa puedes emplear la técnica de la pared a toda velocidad sobre la hierba, siguiendo la pared izquierda.
- Tiempo fraccionado: +1:04
- Kesselchen: No necesitas reducir velocidad para tomar la curva a izquierdas si la atacas por el exterior. A toda velocidad, podrás alcanzar una velocidad superior a los 270 km/h. Frena por debajo de los 200 km/h cuando veas la curva a izquierdas de Klostertal. La técnica de usar la pared es *imprescindible* en esta curva. Comienza a usarla al acercarte al quitamiedos derecho anterior a la curva y luego avanza a toda velocidad.
- Tiempo fraccionado: +0:51

En este punto deberías de ver el coche que está en quinto lugar. Si no puedes, será casi imposible que ganes esta carrera.

- Antes de la Klostertalkurve, hay una pequeña curva a derechas en la que deberías entrar a 180-190 km/h, del exterior al interior. A continuación viene la Klostertalkurve. Da un frenazo en seco para reducir la velocidad a 80-90 km/h. Así, deberías ponerte en quinto lugar.
- Karussel: Puedes tomar esta empinada curva a unos 90 km/h, o bien usar la pared derecha de la pista. La segunda opción es arriesgada, pero algo más rápida.
- Ya conoces la sección entre Karussel y Hohe Acht por la prueba de carné A-16. Al principio casi no tendrás necesidad de frenar. Al llegar a Hohe Acht, reduce tu velocidad a unos 160-170 km/h y atraviesa el campo para entrar en la curva a izquierdas (Fig. 8). Gira ligeramente a la derecha para ir en dirección a la pista que está tras ella. Toma la siguiente curva a derechas a 110 km/h.
- Tiempo fraccionado: +0:35. En este punto, deberías ir ya en cuarto lugar, o estar a punto de conseguirlo.
- Toma las curvas de eslalon anteriores a Wippermann con la trayectoria más recta posible, a 140-170 km/h.



06



07



08



- Frena con mucha energía en Eschbach y conduce por la derecha a 120 km/h. Acelera agresivamente antes de que tengas que volver a frenar y luego conduce a la izquierda a 110 km/h. Toma la última curva antes de Brünnchen a 110-120 km/h por el extremo interior, subiéndote al bordillo (Fig. 9). Deja que la inercia te lleve al extremo izquierdo de la pista (Fig. 10) y acelera con antelación.

- Toma la primera curva a derechas de Brünnchen a unos 110 km/h, pero asegúrate de que sigues la mejor trayectoria posible (abórdala por el exterior, déjate llevar al interior). En la siguiente curva a izquierdas, frena en seco de nuevo y reduce a un máximo de 110 km/h, y luego pisa a fondo el acelerador hasta llegar a Pflanzgarten.

- Tiempo fraccionado: +0:29

- Pflanzgarten: Aquí hay un montecillo que hará que el coche salte (Fig. 11). Para tomar la primera curva a derechas, conduce por el lado izquierdo de la pista y frena antes del salto. Para ello, tendrás que seguir una trayectoria perfecta, reprimiéndote para no efectuar una maniobra espectacular digna de foto. Tras aterrizar, da un frenazo y conduce por la derecha, a unos 140-150 km/h.

- Tiempo fraccionado: +0:24

- Esta recta está llena de baches y el coche saltará de vez en cuando. Tienes que estar alerta en todo momento para reaccionar ante cualquier contratiempo.

- Schwalbenschwanz: Para no correr riesgos, comienza a frenar pronto con respecto a la pequeña curva a derechas anterior a Schwalbenschwanz; procura que tu velocidad sea de unos 150 km/h-180 km/h. Toma la ajustada curva a izquierdas con precaución, a 110-120 km/h, para poder salir de ella acelerando lo antes posible. Acelera y frena hasta reducir tu velocidad a 110 km/h antes de llegar a Mini-Karussell. Toma esta escarpada curva por el interior y sal de ella por el exterior. En este punto, deberías estar en tercera posición.

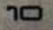
- Comienza a frenar para la siguiente curva a derechas (poco antes de Galgenkopf) cuando llegues a las letras que hay sobre la pista (Fig. 12). Conduce por la derecha a 140 km/h.

- Galgenkopf: Aborda la curva cerrada a derechas con una limpia maniobra exterior-interior-exterior a 150-160 km/h. Sal de la curva a 180 km/h: cuanto antes aceleres antes de la recta larga, mejor.























- Tiempo fraccionado: + 0:16
- Tiempo fraccionado: + 0:08
- Comienza a frenar cuando llegues al fondo de la pendiente tras el puente (Fig. 13). Aquí deberías estar ya en segunda posición. Otra opción es que continúes sin frenar y te dirijas a la chicane a toda velocidad. Si tienes suerte y la colisión resulta buena, el coche aterrizará sobre la pista sin derrapar de forma descontrolada. Sólo entonces dispondrás del tiempo suficiente para soportar una penalización de cinco segundos. Esta maniobra es ***extremadamente*** arriesgada. A no ser que tengas que hacer un último intento desesperado por arañar unos cuantos segundos perdidos, te recomendamos encarecidamente que reduzcas tu velocidad tras la recta larga de una forma más convencional...
- Entra en la chicane de Hohenrain a 80-110 km/h: la curva a derechas a 90 km/h, la izquierda a unos 100-110 km/h y la curva final a 80-85 km/h. Tras la última curva, pocos metros antes de la línea de meta, irás en cabeza. ¡Felicidades! Tras superar este tremendo desafío, te percatarás de que vencer en esta misión no requiere de una actuación perfecta, de hecho la carrera descrita aquí es muy mejorable: hay varias curvas que pueden tomarse a velocidades muy superiores...

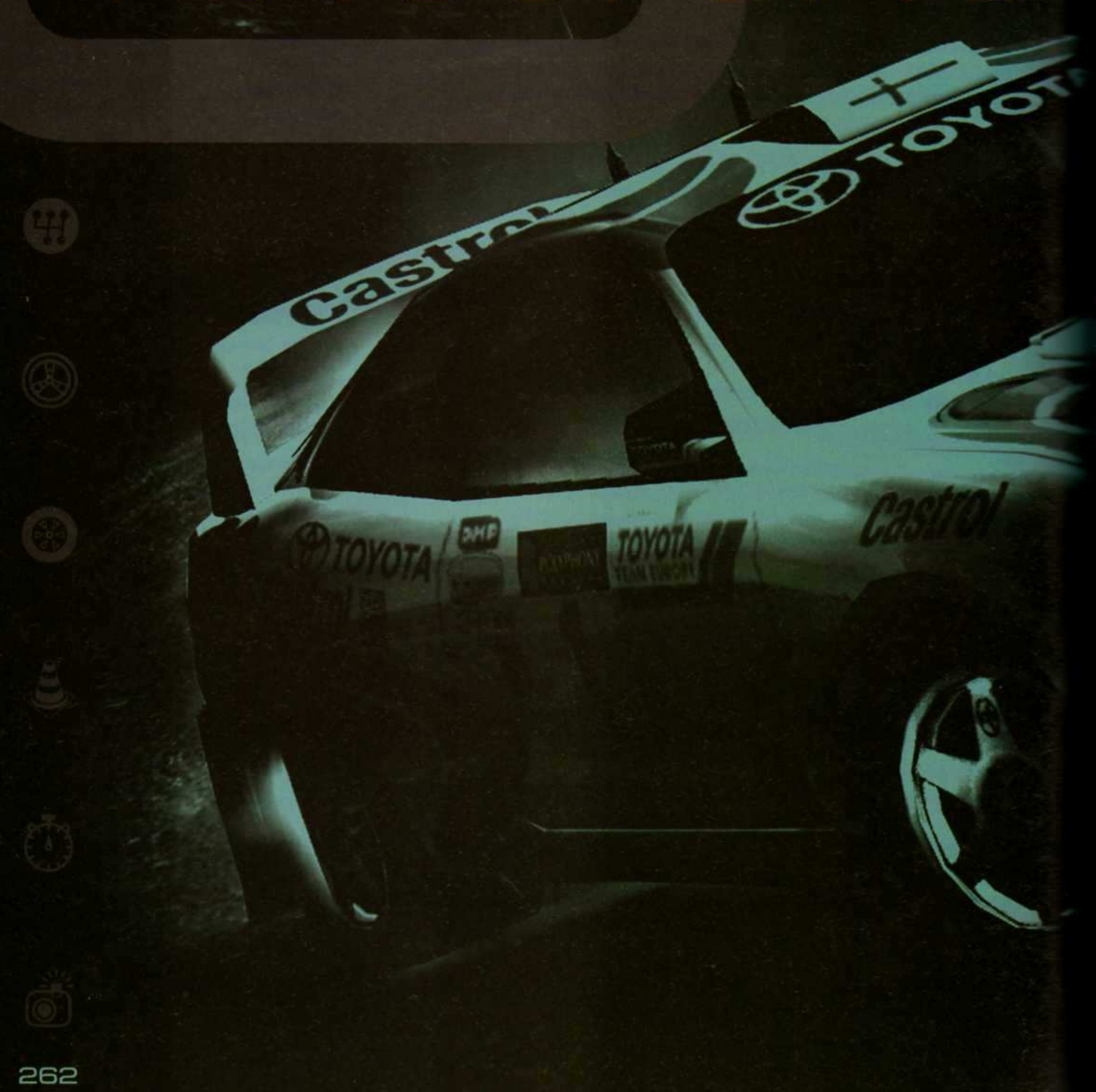


12



13

5 modo fotografía



CAPÍTULO 6

Al responder a todas tus preguntas (ya sean de índole técnico o estético), este capítulo te invita a explorar los dos modos fotográficos de Gran Turismo 4. Estas explicaciones, claras e informativas, te ofrecerán los conocimientos suficientes para codearte con los mejores fotógrafos: desde cómo hacer una simple foto resultona a pergeñar una magnífica obra de arte.



VAMOS AL GRANO

Si no tienes especial interés en crear obras maestras de la fotografía, y lo único que quieres es sacarle unas cuantas fotos a tu coche favorito, recuerda los siguientes puntos fundamentales.

1. GT4 te ofrece dos modos fotográficos distintos. El primero te permite sacar fotos a un coche inmóvil con el fondo de tu elección; puedes acceder a esta función entrando en el punto Sesión fotográfica del mapa del mundo en el modo Gran Turismo. El segundo te ofrece la posibilidad de fotografiar coches durante las repeticiones del modo Sesión de fotos (ver página 21) o en la zona de repetición (ver página 22).



2. Dependiendo del modo que escojas, tendrás varias opciones para retocar y modificar tus fotos, desde el ajuste de la distancia focal o de la apertura a la perspectiva o el cambio del filtro. Cambiar estos parámetros te ayudará a crear fotografías estéticamente más satisfactorias. Si no estás familiarizado con los modos fotográficos de Gran Turismo 4, deberías tener siempre en cuenta los siguientes aspectos de cada foto:

- composición (posición de todos los elementos de la foto),
- ángulo de foto,
- encuadre,
- ajustes (apertura, tiempo de exposición, brillo, filtro, etc.).

3. Dejando aparte los aspectos técnicos, la fotografía es, por encima de todo, un asunto de "sentimientos". Sólo obtendrás resultados satisfactorios si preparas tus sesiones fotográficas adecuadamente. Busca las mejores localizaciones y encuadra tu coche de forma que esté lo mejor iluminado posible, teniendo en cuenta el color y la forma del vehículo. Cada parámetro tiene su propia relevancia, e incluso mínimos cambios de ajuste influirán en que tu foto cause una buena impresión en el espectador. Si piensas que tus fotos carecen de carácter o estilo, comienza por preguntarte qué pretendes conseguir: ¿un toque de elegancia, una sensación de movimiento, una demostración de potencia en bruto? Considerar estos aspectos y preparar tu sesión en consecuencia dotará a tus fotos de una personalidad e impacto que no suelen estar presentes en las fotos improvisadas.



INTRODUCCIÓN



Fotografiar vehículos consiste principalmente en encuadrar un motivo (a menudo un coche; a veces, varios) en una localización. Dicho motivo puede estar quieto o en movimiento, perdido en un vasto paisaje o en primer plano de la foto. Todo depende del efecto que pretendas conseguir.

Desde un punto de vista físico, sacar una fotografía consiste en capturar una imagen de la realidad. La luz emitida por la escena fotografiada atraviesa diversos elementos de tu equipo fotográfico antes de llegar al sensor digital de la película. Cada foto es producto de este equipamiento y de sus ajustes:

- La apertura determina la cantidad de luz que atraviesa la lente. El tamaño de la apertura se ajusta por medio de un mecanismo de iris interno.
- El tiempo de exposición controla la duración del momento en el que la luz alcanza el sensor.
- La lente es un sistema óptico que focaliza la luz en un sensor.
- La distancia focal es la distancia entre la superficie del sensor y el centro óptico de la lente.
- El filtro sirve para modificar la frecuencia de ciertos componentes del espectro óptico (los colores, por ejemplo).
- El enfoque (manual o automático) te permite ajustar la nitidez de la imagen.
- Por último, la densidad del color se ocupa de corregir la colorimetría de una foto en función del nivel de luz.

Sin embargo, desde un punto de vista estético, la fotografía es muchísimo más que un mero proceso mecánico. Si bien es obvio que los aspectos técnicos de cualquier fotografía son importantes, una buena foto es el resultado de una combinación de buen gusto, sensibilidad e intuición; un buen fotógrafo siempre tiene en cuenta -o percibe de forma instintiva- el ajuste de la posición, el panorama y la inclinación de la cámara, la luz ambiental, etcétera. Una imagen idéntica fotografiada desde dos ángulos ligeramente distintos puede resultar en dos fotos de muy diferente valía: una de ellas insípida y la otra llena de vida; el mismo paisaje, fotografiado a plena luz del día o al anochecer puede conseguir un efecto estridente en el primer caso, o poseer una calidad evocadora y suave en el segundo.

Llegar a ser un fotógrafo de éxito consiste a menudo en combinar el dominio de los elementos técnicos, un estado receptivo a la inspiración espontánea y cierto afán de investigación. Con el fin de ayudarte, este capítulo está diseñado en forma de curva de aprendizaje de doble nivel: primero te explicamos las funciones disponibles en cada modo de fotografía y luego te describimos la mejor forma de usarlas.







ASPECTOS BÁSICOS

Puedes estar rebosante de creatividad y tener en tu cabeza mil ideas para hacer fotos de una brillantez apabullante; pero antes de nada, tienes que aprender a usar la cámara virtual de Gran Turismo 4. Esta pequeña sección te presenta la dos formas en las que puedes hacer fotos, así como todas las funciones que se encuentran en ambos modos.

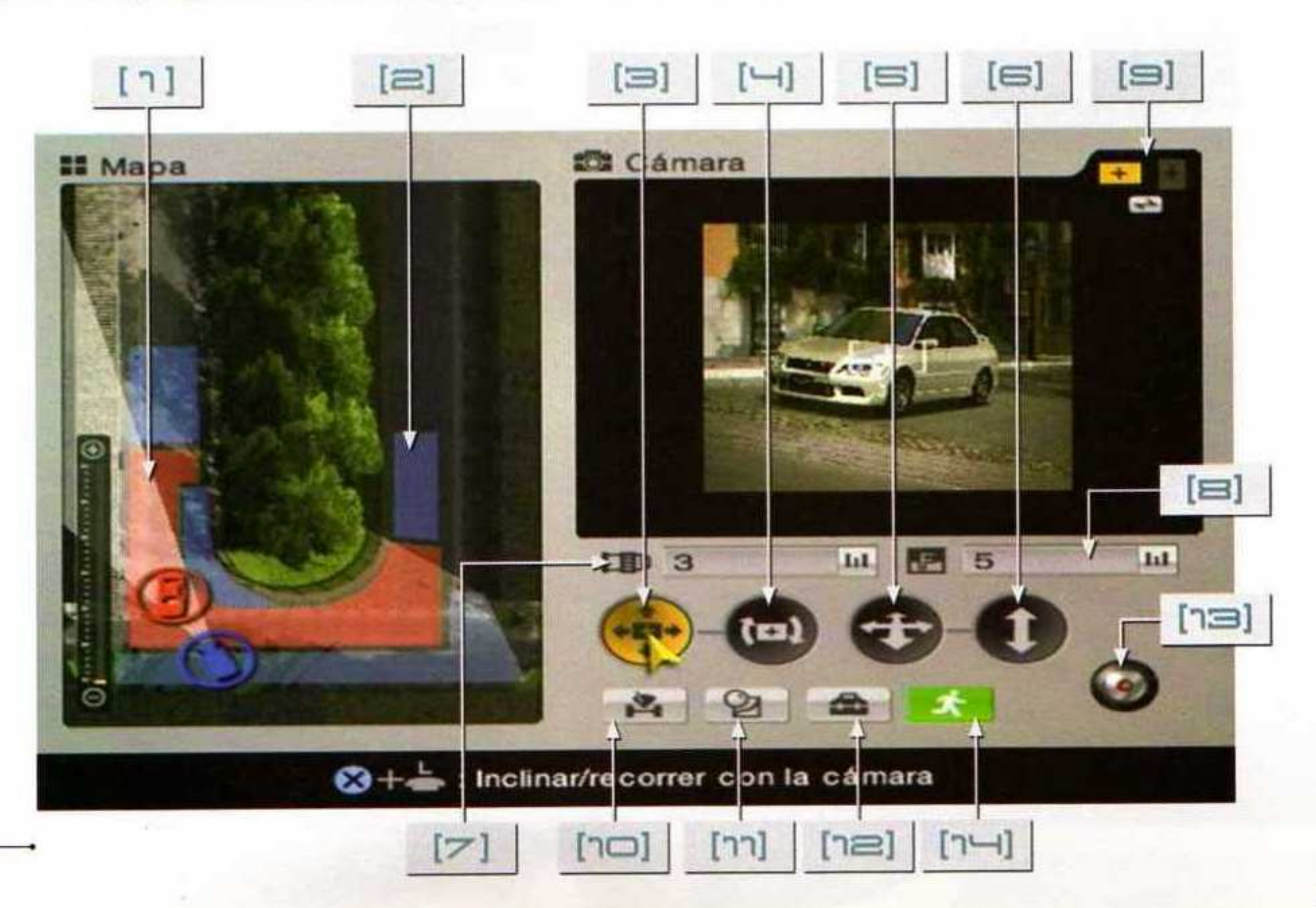
LOS DOS MODOS DE FOTOGRAFÍA

Modo Sesión fotográfica

Este modo te permite sacar fotografías estáticas de tu coche con llamativos fondos y extraordinarios paisajes. Para acceder a este modo, súbete al coche que quieras de tu garaje y selecciona el icono de Sesión fotográfica del mapa del mundo. Tras esto, elige el lugar que quieras visitar: las capturas de pantalla ilustran el tipo de paisaje que ofrece cada lugar.

Este modo incluye una serie de atractivos (en ocasiones, impresionantes) fondos. Te ofrece control sobre una gran variedad de factores: puedes decidir la posición de tu coche y de la cámara (dentro de los límites de las zonas roja y azul, respectivamente; las verás señaladas en el mapa), el panorama y la inclinación de la foto y, por supuesto, el ajuste de muchos otros parámetros (ajuste de apertura, distancia focal y muchos más).

[1] **Zona de posición del coche (área roja):** selecciona el símbolo del coche para moverlo.
[2] **Zona de posición de la cámara (área azul):** selecciona el símbolo de la cámara para moverlo.
[3] **Icono para ajustar el panorama y la inclinación de la cámara:** con el cursor sobre este icono, mantén pulsado ⊗ y mueve el joystick analógico izquierdo.
[4] **Icono para ajustar la rotación de la imagen:** con el cursor sobre este icono, mantén pulsado ⊗ y mueve el joystick analógico izquierdo para rotar la cámara.
[5] **Icono para ajustar la posición de la cámara:** con el cursor sobre este icono, mantén pulsado ⊗ y mueve el joystick analógico izquierdo para mover la cámara (dentro de los límites de la zona azul).
[6] **Icono para ajustar la altura de la cámara:** con el cursor sobre este icono, mantén pulsado ⊗ y mueve el joystick analógico izquierdo para elevar o bajar la cámara y crear ángulos de visión altos o bajos.
[7] Cambiar la distancia focal.
[8] Cambiar el ajuste de apertura.
[9] Cambiar la orientación de la fotografía de horizontal a vertical o viceversa.
[10] **Ajustar el ángulo de las ruedas delanteras:** usa este parámetro para modificar su posición para obtener efectos de estilo.
[11] **Opciones del filtro de la lente:** selecciona esta función para modificar el viñeteado, la saturación, el brillo y la densidad del color de la imagen (ver páginas 273-275).
[12] Opciones del modo fotografía.
[13] **Icono Sacar foto:** púlsalo para capturar la imagen, una vez que estés contento con tus ajustes.
[14] Icono Salir.





Modo Sesión de fotos

Este modo te ofrece la oportunidad de sacar fotos de tus coches en acción, sobre el circuito de tu elección. Para acceder a él, súbete a un coche de tu garaje y visita uno de los circuitos del modo Gran Turismo; por ejemplo, el pintoresco El Capitán (dentro de Circuitos originales). Tras esto, elige la opción Sesión de fotos, corre por el circuito hasta que estés satisfecho con el material grabado (en el modo A-Spec o B-Spec) y luego sal de la carrera. Ahora sólo tienes que ver la repetición y pulsar SELECT en el momento preciso en que quieras sacar una foto. También puedes hacer esto mientras ves una repetición grabada en la zona de repetición.



Lo mejor de este modo es que te permite sacar fotos de tu coche durante una carrera y capturar movimientos espectaculares: saltos, adelantamientos o tambaleos atrevidos al acometer implacables curvas de horquilla. Además, puedes alterar un poco los siguientes parámetros para exagerar la sensación de movimiento y conseguir una palpable sensación de velocidad en los coches de tus fotos.

[1] **Exposición:** mantén pulsado L1 y pulsa los botones de dirección arriba o abajo para ajustar la exposición de la imagen.

[2] **Balance de blancos:** mantén pulsado L2 y pulsa los botones de dirección arriba o abajo para ajustar el balance de blancos; un ajuste bajo producirá una coloración roja, mientras que un ajuste alto producirá una coloración azul.

[3] **Apertura:** mantén pulsado R1 y pulsa los botones de dirección arriba o abajo para ajustar el tamaño de apertura.

[4] **Tiempo de exposición:** mantén pulsado R2 y pulsa los botones de dirección arriba o abajo para ajustar el tiempo de exposición.

[5] Usa el joystick analógico derecho para ajustar el zoom.

[6] Haz girar la imagen usando el joystick analógico derecho.

[7] Ajusta el ángulo de visión con el joystick analógico izquierdo (puedes desplazarlo con un ángulo de 360°).

[8] Cambia el filtro pulsando △.

[9] Modifica la dirección de la foto con ○.

[10] Pulsa ⊗ para sacar la foto.

[11] Enfoca con □.

[12] Ajusta la altura de la cámara pulsando los botones de dirección arriba o abajo.

[13] Selecciona uno de los 64 ángulos de cámara pulsando los botones de dirección izquierdo o derecho.

[14] Pulsa SELECT para salir del modo Sesión de fotos.







Repeticiones a cámara rápida

Como el modo Sesión fotográfica sólo está disponible durante las repeticiones, puedes pulsar L3 para ver las grabaciones a cámara rápida. Si el momento que quieres capturar está al final de una repetición larga, el uso de esta función te ahorrará mucho tiempo.



RESUMEN

La siguiente tabla resume todas las funciones de los dos modos fotográficos y compara su accesibilidad dentro de cada modo.

El resto de este capítulo explica cómo sacarles el mayor partido a todas estas funciones; y, en general, cómo mejorar la calidad de tus fotos.

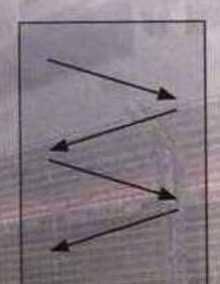
Función	Comando en el modo Sesión fotográfica	Comando en el modo Sesión de fotos
Posición del coche	Selecciona el símbolo del coche y luego muévelo con el joystick analógico izquierdo	-
Posición de la cámara	Selecciona el símbolo de la cámara y luego muévelo con el joystick analógico izquierdo	-
Ajuste del panorama y de la inclinación de la cámara	⊗ + joystick analógico izquierdo (con el cursor sobre el icono correspondiente)	Joystick analógico izquierdo
Ajuste de la rotación de la cámara	⊗ + joystick analógico izquierdo (con el cursor sobre el icono correspondiente)	Joystick analógico derecho
Ajuste de la posición de la cámara	⊗ + joystick analógico izquierdo (con el cursor sobre el icono correspondiente)	-
Ajuste de la altura de la cámara	⊗ + joystick analógico izquierdo (con el cursor sobre el icono correspondiente)	Botones de dirección arriba y abajo
Ajuste de la distancia focal/zoom	Selecciona la opción correspondiente	Joystick analógico derecho
Ajuste de la apertura	Selecciona la opción correspondiente	R1 + botones de dirección arriba y abajo
Ajuste del tiempo de exposición	-	R2 + botones de dirección arriba y abajo
Viñeteado	Ventana Opciones del filtro de la lente	-
Saturación/Ajuste del filtro	Ventana Opciones del filtro de la lente	△
Brillo/Exposición	Ventana Opciones del filtro de la lente	L1 + botones de dirección arriba y abajo
Densidad del color/Balance de blancos	Ventana Opciones del filtro de la lente	L2 + botones de dirección arriba y abajo
Enfoque	Ventana Opciones del modo fotografía	□
Selección de cámara	-	Botones de dirección izquierdo y derecho
Ajuste de la orientación de la foto	Selecciona el icono correspondiente	○
Ángulo de las ruedas delanteras	Selecciona el icono correspondiente	-
Sacar fotografía	Selecciona el icono Sacar fotografía	⊗
Salir del modo	Selecciona el icono Salir	SELECT

LAS CLAVES DEL ÉXITO

ENCUADRE

Una buena foto es, sobre todo, la que muestra lo que querías mostrar. Comienza siempre por asegurarte de que el motivo principal de tu foto está claramente visible en ella. Hay varios principios fotográficos fundamentales que pueden ayudarte a conseguirlo. No tienes por qué seguir al pie de la letra todos estos consejos en cada foto que hagas, pero recuérdalos siempre: te ayudarán a mejorar tu encuadre.

Una de las máximas básicas de la fotografía es prestar atención a la forma en la que el **espectador** verá las fotos. Por ejemplo, en Europa las imágenes suelen "leerse" de la misma forma que los textos: de izquierda a derecha y de arriba a abajo (ver diagrama).



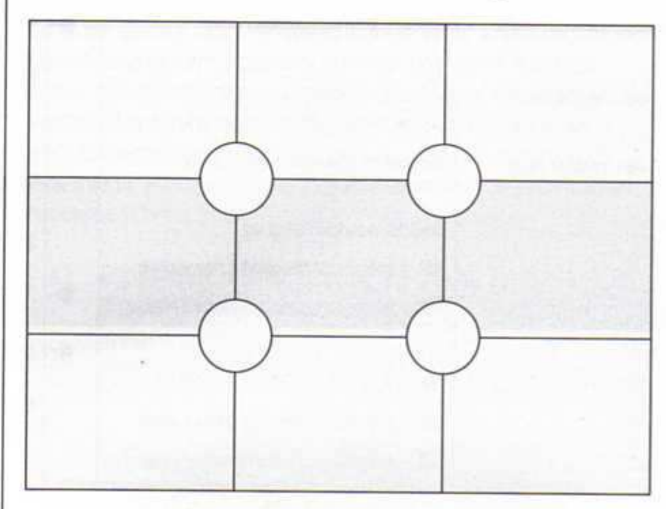




Por tanto, la posición de tu coche en las fotografías puede provocar que no sea visto en el mismo momento o de la misma forma. De ti depende experimentar con su posición para producir distintos efectos: por ejemplo, colocarlo en el extremo izquierdo para conseguir un efecto inmediato, o en el extremo derecho para un impacto posterior.

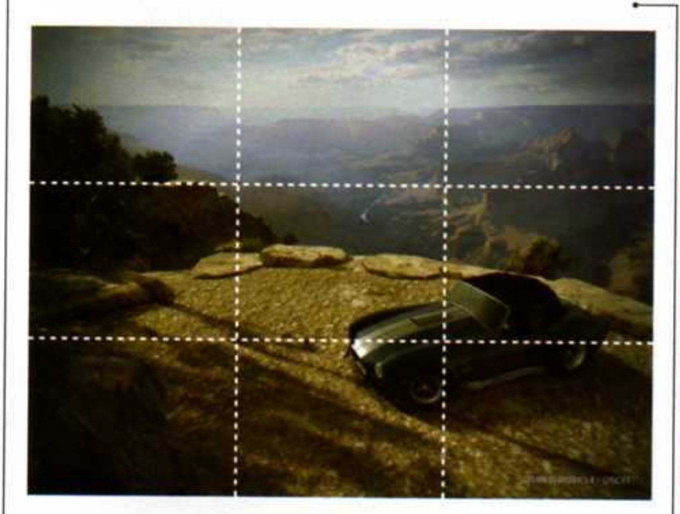
Este primer principio se complementa con la **regla de los tercios**: si haces tres cortes horizontales y verticales idénticos en cada foto, obtendrás unas "líneas de cuadrículas". Las intersecciones entre estos puntos representan los "puntos de interés": si colocas el motivo principal de tu fotografía en uno de estos puntos, conseguirás que recaiga sobre él una atención especial.







Intenta beneficiarte de estas líneas de cuadrículas. Por ejemplo, intenta colocar el extremo del primer plano de un paisaje a la altura de la línea de cuadrículas más baja, y la línea del horizonte a la altura de la línea más alta: con ello conseguirás un encuadre más equilibrado.

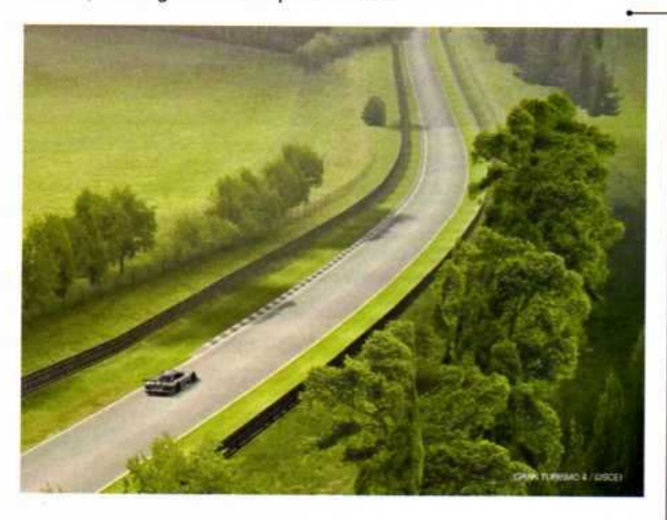


Esta imagen sirve a la perfección para observar las líneas de cuadrículas y la posición del coche en uno de los puntos de interés: parece que el coche se sale de la fotografía. La belleza del paisaje, el encuadre apropiado y las formas características del coche se combinan para producir un resultado fantástico.



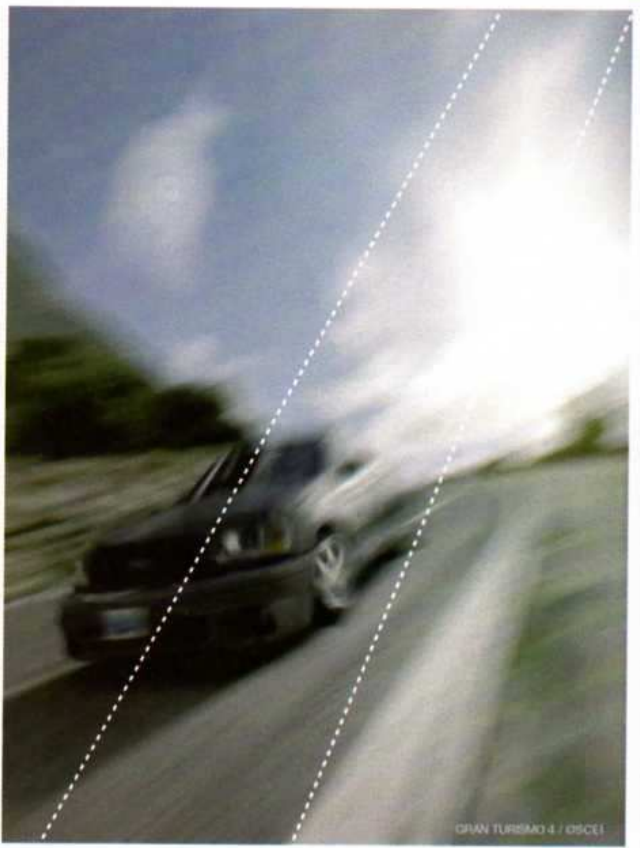
Además de las líneas de cuadrículas, la mayoría de las fotografías también tiene líneas de guía. Son líneas naturales creadas por los elementos de la foto: carreteras, precipicios, el horizonte... Si consigues usar estas líneas para guiar la mirada del espectador hacia el motivo principal de tu imagen, es probable que consigas un efecto sensacional. También puedes combinar este factor con los principios anteriores (mezclando las líneas de guía con las líneas de cuadrícula o el eje de lectura del espectador), o experimentar con las líneas de guía e ignorar las reglas tradicionales. Siempre que tu encuadre conserve su cohesión y unidad, no tengas miedo a probar nada.





En esta foto, puedes ver que la línea de guía principal (definida por la carretera y los árboles) no respeta las líneas de cuadrícula o la dirección de lectura. Sin embargo, no deja de ser una imagen impactante llena de estilo, que guía nuestra mirada suavemente hacia el coche, por poco atractiva que pueda parecer a primera vista.

Si tienes en cuenta las anteriores consideraciones, a menudo tendrás que elegir entre un encuadre horizontal o vertical: el primero, cuando las líneas de la imagen sean principalmente horizontales, y el segundo cuando sean verticales. Pero te recordamos de nuevo que no tienes que sentirte obligado a escoger un tipo de encuadre: cada foto tiene su propia personalidad. Tener una mente abierta con respecto al encuadre te ayudará a elegir la opción adecuada.



Aquí, la naturaleza vertical de las líneas de guía favorece un encuadre vertical. La sensación de velocidad también aumenta gracias a la estrechez de la imagen.




composición




Aquí puedes ver un mismo paisaje del circuito Grand Canyon usado de formas totalmente diferentes.

En estrecha relación con la fase de encuadre, la composición -tal como su nombre indica- consiste en colocar en su lugar todos los elementos de la foto. Componer una imagen, en el sentido más literal del término, requiere que tomes decisiones y que te cuestiones qué es lo que quieres mostrar.

Para comenzar, intenta **definir la posición** de los distintos elementos. ¿Dónde quieres que esté colocado el coche? ¿Delante de un objeto, entrando en una curva o delante de las tribunas? Para responder a estas preguntas, es obvio que necesitas elegir la localización de tu foto: en el modo Sesión fotográfica, tienes libertad para colocar la cámara en función de tus preferencias y examinar cada punto desde todos los ángulos; en el modo Sesión de fotos, puedes explorar con calma el circuito de tu elección; incluso si eso implica salirte de la carretera para encontrar el marco perfecto para tu foto. Con un poco de paciencia y perseverancia, pronto descubrirás que cualquier paisaje puede usarse de múltiples formas.

Hay varias reglas sencillas para mejorar la composición de una foto. La más obvia de ellas es el **uso del escenario**. Suele ser mejor centrar el coche en la imagen cuando el escenario no es excesivamente llamativo (primera foto del Grand Canyon); y a la inversa, desviar la atención del espectador hacia el paisaje cuando éste es más espectacular (segunda foto del Grand Canyon). Es una cuestión de equilibrio: un coche demasiado imponente enmarcado en un paisaje maravilloso puede ser una imagen apabullante, en el mal sentido de la palabra. De igual forma, un coche del montón colocado en un escenario soso suele resultar en una foto insípida.

En muchos casos, lograr una buena composición requiere de cierta **movilidad**. A pesar de la apariencia "fija" de una imagen creada con cualquiera de los dos modos, hay varias formas de organizar todos los elementos de una foto. En el modo Sesión fotográfica, no sólo controlas la posición de la cámara, sino también la del coche. De forma similar, en el modo Sesión de fotos puedes conducir el coche con libertad antes de la repetición; una vez que hayas escogido un momento para disparar tu objetivo, tendrás 64 ángulos de cámara a tu disposición. Además, la mayoría de los ángulos de visión te permitirá modificar el panorama y la inclinación de la cámara. Desde una vista tradicional a una foto hecha con ángulo alto o bajo, cada configuración producirá efectos distintos. El secreto de la composición reside en seleccionar la vista más apropiada para cada situación.




En este ejemplo, aunque el escenario es el mismo en las dos fotos, el efecto de ángulo alto de la primera foto "aplasta" ligeramente el coche y ofrece una vista aérea. Por su parte, la segunda foto está hecha con un ángulo bajo para aumentar y destacar el coche, y el escenario parece más imponente.







En esta primera foto, la señal de tráfico monopoliza la atención del espectador en detrimento del coche y del resto del paisaje. La composición ha perdido parte de su equilibrio. En la segunda foto, sin embargo, el equilibrio estético entre primer plano y fondo dota a la composición de una armonía total.

No es muy frecuente que una foto contenga únicamente los elementos que quieres fotografiar. Por lo general, también aparecerán en ella numerosos pequeños detalles periféricos al motivo principal de tu foto. Por esta razón, tienes que concentrarte tanto en **el primer plano como en el fondo** para lograr una buena composición. No se trata de que todos y cada uno de los píxeles de tu foto sean perfectos; sólo tienes que quedarte con una visión general de la escena que estás retratando.

La iluminación es otro de los factores más relevantes de la composición. La posición de la fuente de luz (por lo general, el sol) y su brillo tienen un impacto considerable en la calidad de la imagen final. La plena luz del día tiende a revelar las imperfecciones menores, pero también acentúa los colores; mientras que la luz del atardecer ofrece un ambiente más cálido, a expensas de una pérdida de claridad visual. Sacar una fotografía bajo el sol crea un efecto deslumbrante, que puede ser más una desventaja que un atributo positivo. Depende de ti usar y abusar del paisaje, jugar con las condiciones meteorológicas y la posición del sol (o, incluso, su ausencia) para crear fotografías inolvidables.

En resumen, la composición y el encuadre no son ciencias exactas. Las reglas y principios que te hemos descrito tienen el único fin de ayudarte a mejorar tus fotos. Aplicarlos sin más no te garantizará unos resultados excelentes. La fotografía requiere de una pericia y experiencia que sólo se consiguen con tiempo y aplicación. La intuición, el respeto por el equilibrio y la inspiración son materias que no pueden enseñarse, tan solo perfeccionarse.







Estos dos ejemplos ilustran algunos de los trucos que tienes a tu disposición. El brillo del sol provoca unos bonitos efectos de sombra y volumen, mientras que el ocaso o atardecer crea un ambiente agradable y cálido.









AJUSTES

Los ajustes de cámara son una forma fantástica de modificar la naturaleza y el ambiente de tus fotos: puedes crear efectos borrosos, profundizar el campo o corregir la luz. Hay varias formas de trabajar tus instantáneas para mejorarlas o hacerlas más estilizadas. Recuerda: ningún cambio que hagas es definitivo, así que no hay penalización alguna por introducir un efecto imaginativo en una composición llamativa.

Distancia focal

En la realidad, existen tres familias de lentes: las normales, las lentes gran angular y los teleobjetivos. Estas tres familias se definen por su distancia focal (la distancia en milímetros entre el centro óptico de la lente y el sensor digital). En Gran Turismo 4, la amplia gama de ajustes de la distancia focal te permite beneficiarte de las propiedades de estas tres familias sin necesidad de cambiar de lente. El gran angular tiene una distancia focal baja, el teleobjetivo una alta y las lentes normales ocupan una posición intermedia.

Ajustar la distancia focal te permite cambiar de forma considerable la apariencia de la fotografía. Las características de cada tipo de ajuste se describen a continuación:

- Una distancia focal baja produce un efecto **gran angular**, en el que la lente cubre una amplia proporción de la escena, y el motivo principal de la fotografía disminuye de tamaño de forma natural. Por tanto, tienes que acercarte al coche si no quieres que quede perdido en el paisaje. Este fascinante método de aumento del escenario produce una ligera deformación del motivo principal de la foto: tú decides cómo ajustar la perspectiva.

- Si eliges una distancia focal media, estarás usando una **lente normal**. Debido a que esta distancia focal recrea el ángulo de visión del ojo humano, la foto que obtengas parecerá natural, pero carecerá de efecto especial alguno. La posición de tu cámara será crucial a la hora de crear fotos conseguidas por medio de este tipo de lentes.

- Con una distancia focal alta, todo parece visto a través de una lente de **teleobjetivo**: incluso un objeto lejano parecerá que está en primer plano. Al colocar la cámara bastante alejada del vehículo, y encuadrarlo con una lente de alta distancia focal, puedes resaltar al coche en el centro de la imagen, a la vez que reduces la importancia y la claridad del escenario de fondo. Esta técnica, usada con frecuencia en el periodismo automovilístico, favorece la creación de fotos de un gran dinamismo.







Aquí puedes ver una misma imagen fotografiada con las tres distancias focales. La sensación creada por cada una de ellas es completamente distinta a las otras, otorgando al coche una posición diferente en relación a su entorno. En resumen, recuerda que cuanto mayor sea la distancia focal, mayor será la concentración de la foto en una pequeña parte.





Ajuste de apertura

El grado de apertura tiene un efecto directo en la profundidad del campo (es decir, la amplitud de la zona de nitidez definida por el enfoque). En otras palabras, una vez que hayas enfocado al coche, este ajuste te permitirá determinar la nitidez de todo lo que lo rodea.

Una apertura amplia aumenta la profundidad del campo y hace que los objetos lejanos aparezcan nítidos. Como consecuencia, tu fotografía gozará de una excelente claridad. Ten en cuenta que este ajuste también puede combinarse con un gran angular de distancia focal baja, provocando que el decorado casi parezca salirse de la foto.



Una apertura baja reduce la profundidad del campo, haciendo que los objetos distantes de la zona de enfoque aparezcan borrosos (ya estén en primer plano o al fondo). Este método crea un efecto artificial: el coche destaca completamente sobre el fondo, rodeado de líneas nítidas. Naturalmente, este ajuste suele estar asociado con un teleobjetivo de distancia focal alta.

Una apertura media produce una profundidad de campo media: los objetos distantes de la zona de enfoque aparecen tal y como los verías a simple vista. Esta configuración suele ser más apropiada que las demás, particularmente cuando el coche habla por sí solo. Lo normal es usar este ajuste en conjunción con una distancia focal media, equivalente a una lente normal.







Estas tres fotos ilustran la importancia de la apertura: cuanto mayor es el ajuste, más nítido aparece el fondo. Mostrar las cosas enfocadas o borrosas tiene ventajas y desventajas. Si adaptas este ajuste a cada situación (coche y escenario), optimizarás los resultados. No te olvides de combinar inteligentemente este ajuste con una distancia focal apropiada.



Tiempo de exposición

Este ajuste sólo tiene interés cuando se fotografían objetos en movimiento. Por tanto, no aparece en el modo Sesión fotográfica (en el que los coches están estáticos), sino tan solo en el modo Sesión de fotos (en el que los coches suelen moverse a toda velocidad).

El tiempo de exposición determina la cantidad de tiempo en que la apertura permanece abierta (entre 1/60 y 1/4000 de un segundo del juego). Si el motivo principal de la foto tiene tiempo para moverse entre el momento en que la apertura se abre y en el que se cierra, aparecerá borroso; si no tiene tiempo para moverse, aparecerá nítido. Por tanto, cuando se fotografían objetos móviles como coches, el tiempo de exposición te permite experimentar con la nitidez de la imagen. Si se usa correctamente, un efecto borroso puede crear una foto de un gran atractivo visual.

En resumen, el ajuste del tiempo de exposición debe basarse en dos consideraciones:

- **La velocidad de los vehículos:** cuanto más rápido sea el vehículo, más tendrás que aumentar el tiempo de exposición (para reducir el tiempo de apertura). Esto te permitirá capturar una imagen en la que el enfoque va en proporción a la brevedad del disparo.
- **El efecto que quieras conseguir:** si lo que buscas es un ligero efecto emborronado para amplificar la sensación de velocidad, reduce un poco el ajuste del tiempo de exposición. Puede que tengas que ajustarlo varias veces hasta dar con el efecto deseado.

La combinación de estos dos factores te permitirá jugar con el emborronado de la imagen, sin poner nunca en peligro la legibilidad de la fotografía.







Aquí puedes ver la misma foto tomada con distintos tiempos de exposición, provocando una foto fallida (completamente borrosa) y una toma original y con estilo. El éxito depende directamente de la relación entre la velocidad del coche y el tiempo de exposición.



Filtros y correctores de exposición

En la fotografía real, los filtros y los correctores de exposición compensan o corrigen la naturaleza de la luz (como una luz solar excesivamente brillante o una luz artificial que distorsiona los colores). Pero en el mundo virtual de Gran Turismo 4 -en el que la iluminación siempre es la adecuada-, sólo sirven para dar un toque final y reforzar así el efecto deseado en una fotografía.

1. Ajuste del viñeteado

Disponible tan solo en el modo Sesión fotográfica, este ajuste te permite reducir la luz de los bordes y esquinas de la foto. Cuanto mayor sea el valor que selecciones, más oscuros serán los resultados. Usa este procedimiento si quieres dotar a tus fotos de un efecto más apagado y tenue.





2. Ajustar la saturación o el filtro

El juego te ofrece tres tipos de saturación (o filtro): el intenso ajuste "Vivo" proporciona colores impactantes y un brillo general a tus fotografías; el ajuste "Mate" ofrece resultados más tenues, con matices más sobrios que en el ajuste "Vivo"; por último, el ajuste "Blanco y negro" produce fotos en blanco y negro, con los impactantes resultados propios de este estilo. A la hora de elegir el modo más apropiado, ten en cuenta la personalidad de cada una de tus fotos y no dudes en experimentar antes de tomar una decisión: combinar estilos en principio opuestos (fotografiar un coche futurista en blanco y negro, por ejemplo) a veces da resultados asombrosos.

















3. Ajustar el brillo o la exposición

La exposición determina la cantidad de luz que iluminará el sensor digital en el momento en que se saque la fotografía. A menor brillo, más sombrías serán tus fotos, y viceversa. Como siempre, tienes que tener en cuenta las condiciones específicas de cada imagen (paisaje, ángulo de visión, etcétera) antes de tomar tu decisión: todos los ajustes -desde un brillo extremo a una (relativa) falta de claridad y luz- tienen sus pros y sus contras. En última instancia, una buena iluminación mejora la representación visual a la vez que acentúa los defectos de la escena fotografiada; mientras que la oscuridad enmascara dichas anormalidades a cambio de una pérdida de brillo.







4. Elegir la densidad del color y el balance de blancos
Este ajuste te permite darle un tono rojizo o azulado a tus fotos. Hay cinco incrementos de tono rojo o azul que puedes agregar a la foto original; ajusta este matiz de forma gradual. El azul y el rojo infundirán a la fotografía una apariencia más metálica o cálida, respectivamente. Usa estos efectos sutilmente para acentuar el motivo principal de la foto; por ejemplo, usa el azul para acentuar el aspecto futurista de un vehículo cromado.







A estas alturas ya habrás descubierto que la calidad de tus composiciones suele depender del equilibrio perfecto de todos los ajustes. Como fuente de inspiración y de ayuda a la hora de jugar con los distintos parámetros, la siguiente sección consiste en una galería de bonitas instantáneas creadas para la Liga Europea de Internet.





GALERÍA DE FOTOS

En el transcurso de la Liga Online de Gran Turismo 4, que tuvo lugar entre marzo y mayo de 2005, miles de participantes de toda Europa enviaron imágenes realizadas con los modos fotográficos de GT4. Cada una de las ocho pruebas fotográficas exigía que los participantes se ajustasen a un tema predefinido; se eligió a los ganadores mediante votaciones online. Los resultados fueron realmente impresionantes. Esta doble página muestra las imágenes ganadoras de cada prueba, elegidas por la comunidad online de GT4.



	Movimiento	Naturaleza	Nieve	Duelos
1°				
2°				
3°				
4°				
5°				
6°				
7°				
8°				






COMENZANDO
CONDUCIR
AJUSTES Y COMPONENTES
CIRCUITOS
PRUEBAS
MODO FOTOGRAFÍA
ÍNDICE

VAMOS AL GRANO
INTRODUCCIÓN
ASPECTOS BÁSICOS
LAS CLAVES DEL ÉXITO
GALERÍA DE FOTOS

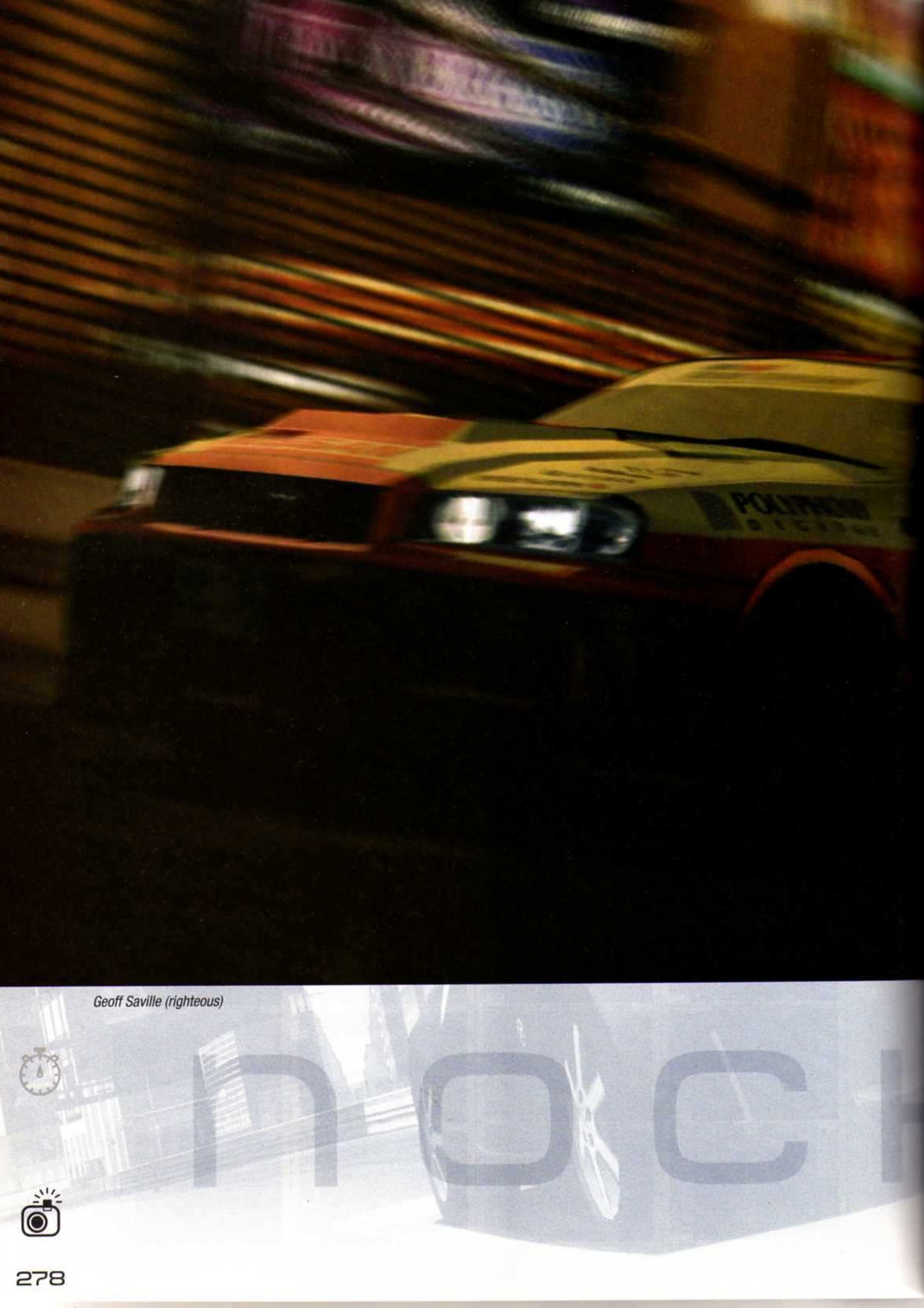
Las siguientes páginas contienen algunas de las imágenes de mayor atractivo visual de entre todas las recibidas en la Liga Online de Gran Turismo 4. La alta calidad de las imágenes recibidas convirtió el proceso de selección -llevado a cabo por los diseñadores de esta guía- en una auténtica pesadilla. Las fotos escogidas por nuestro equipo artístico representan una muestra de las mejores imágenes subjetiva e influenciada -al menos en parte- por la necesidad de mantener una armonía estética en el diseño de página final. La ausencia de algunas imágenes de gran valía no implica en absoluto un juicio sobre su calidad: sencillamente, ¡no había espacio para todas! Desde aquí queremos agradecer a todos los participantes sus aportaciones.

Accidentes

Publicidad

Películas

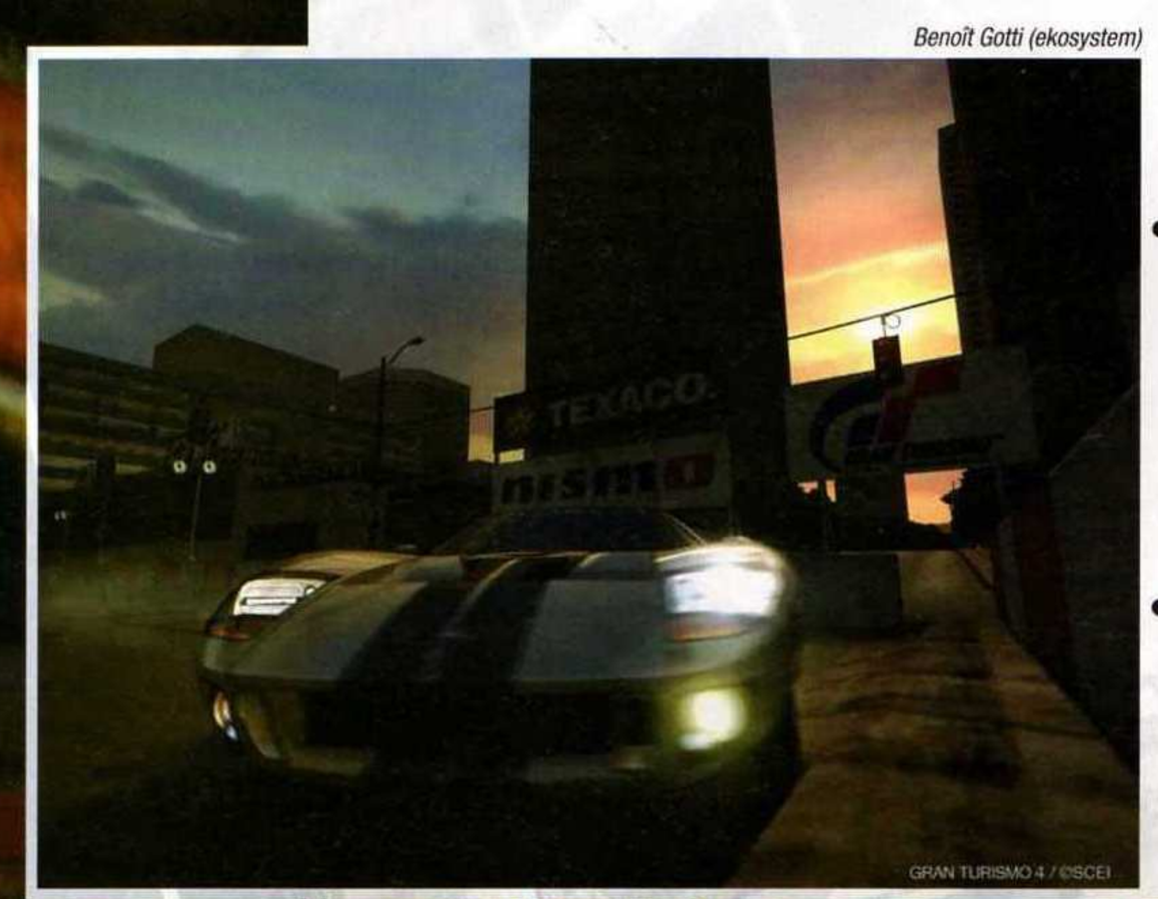
Noche



Geoff Saville (righteous)



Benoît Gotti (ekosystem)





(yuuuuuuuuuu)

Daniel Holgado Alonso (Ovayone69)



CAL





Chez White (coolchez)

GRAN TURISMO 4 / ©SCEI

GRAN TURISMO 4 / ©SCEI



Mickael Mussou (mick-et-jessy)

Fabio Del Monte (Solid Zippo)

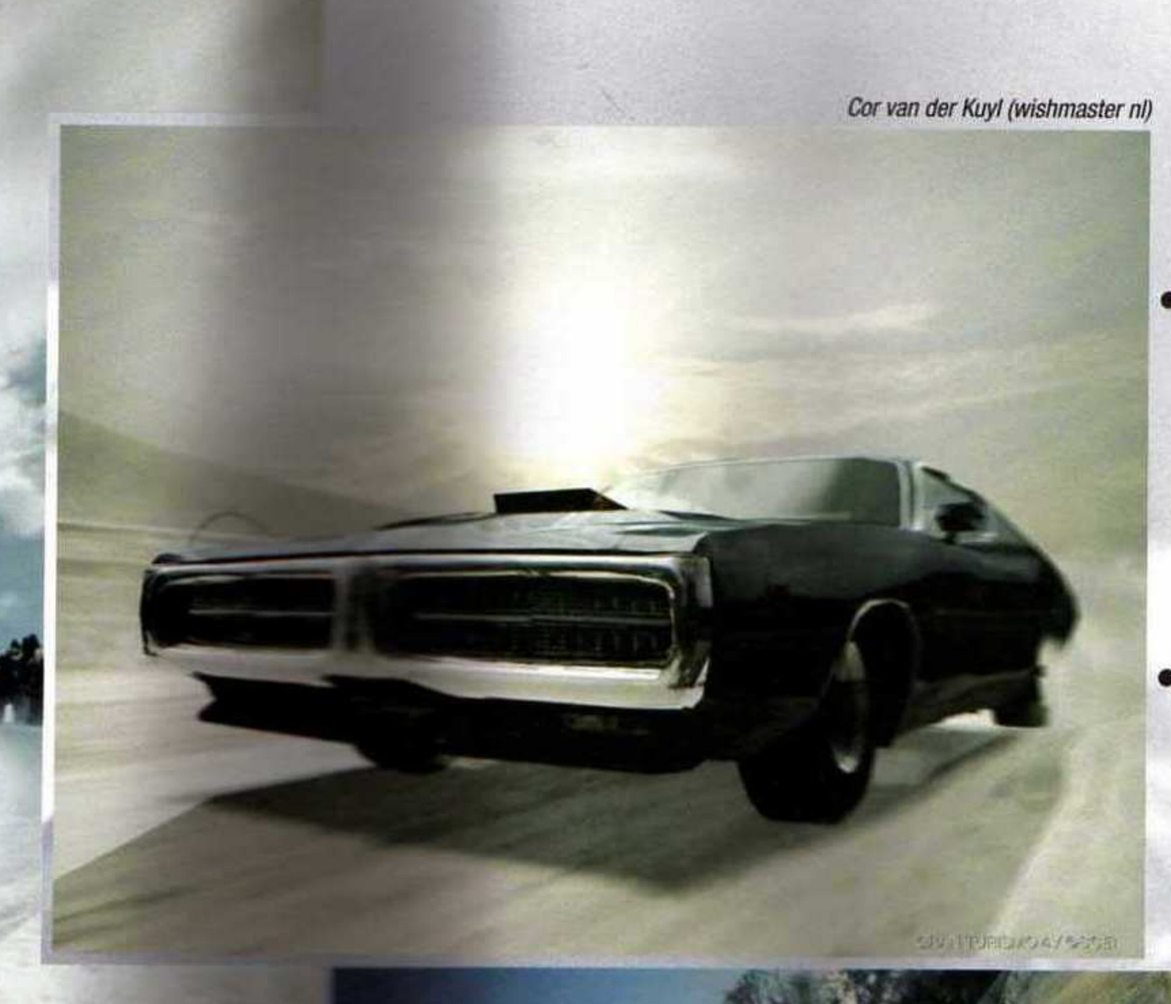


niev





Cor van der Kuyl (wishmaster nl)



GRAN TURISMO 4 / ©SCEI

GRAN TURISMO 4 / ©

Miquel Port (count000)

PlayStation2

David Vazquez Hidalgo (bolokoGT)



CARR





Michele Orlandi (BoxterMike)



GRAN TURISMO 4 / ©SCEI

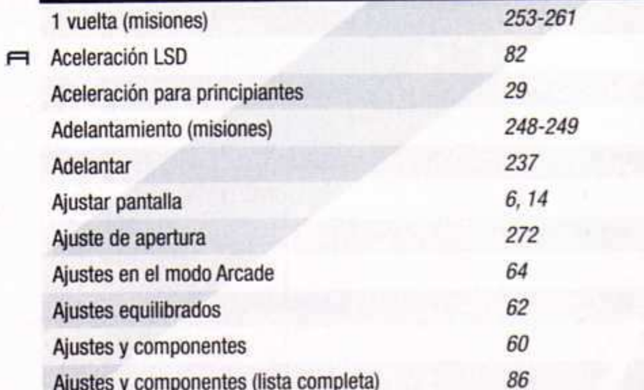


Damien Delcros (Kimidelcr)



ÍNDICE

DE LA A A LA Z






GRAN TURISMO



GLOSARIO

Adherencia
Este término describe la fuerza de presión descendente creada por las características aerodinámicas de un coche (el cuerpo y el alerón trasero) para optimizar la ***tracción****. Instalar un alerón trasero a un coche te permite alterar la adherencia.*

Ajustes
La preparación de un vehículo para mejorar su rendimiento o su apariencia.

Amortiguador
Mecanismo de fricción empleado para limitar el movimiento del chasis de un vehículo. Los muelles son los que absorben los sobresaltos de la carretera, mientras que el amortiguador los convierte en energía térmica. La mayoría de coches modernos usa amortiguadores hidráulicos tubulares. Debido a que afectan a los movimientos hacia arriba y abajo de las ruedas, ajustar los amortiguadores es un elemento clave a la hora de ajustar el manejo de un vehículo.

ASM
El sistema ASM es una ayuda de conducción antideslizante. Esta ayuda de conducción se instala en muchos vehículos para evitar el deslizamiento causado al bloquearse las ruedas. Ayuda a evitar el ***Subviraje*** *y el* ***Sobreviraje****.*

Aspiración natural
El diseño estándar de un motor, en el que el aire puede entrar al motor por presión atmosférica; al contrario que los motores ***sobrealimentados*** *o* ***turboalimentados****.*

Balanceo
La rotación del cuerpo de un coche sobre un eje longitudinal. Sucede al coger una curva, debido a la fuerza lateral a la que están sometidos los coches. La fuerza lateral depende del peso de un vehículo, su velocidad y de lo cerrada que sea la curva.

BHP
Unidad usada para expresar la ***Potencia*** *en el Reino Unido.*

Cilindrada
Volumen de la mezcla de aire y gasolina aspirada durante un ciclo completo del motor. La unidad para medir la cilindrada es el centímetro cúbico ("cm^3").

Diferencial
Al tomar una curva, las ruedas de un coche no giran a la misma velocidad; las exteriores recorren una distancia más larga que las interiores. El diferencial es un mecanismo para enviar la cantidad correcta de par de torsión a todas las ruedas. En los diferenciales estándar "abiertos", una pérdida grave de tracción en una o más ruedas (al levantarse del suelo, recorrer superficies resbaladizas o situaciones parecidas), provoca que se envíe una mayor cantidad de par de torsión a las ruedas que resbalan o pierden el control. Este fallo se aborda en el más sofisticado diferencial de deslizamiento limitado (LSD).

Eje
Conexión central entre dos ruedas.

Embrague
Dispositivo de disco que permite la conexión o desconexión del motor a la caja de cambios.

Equilibrado de frenos
Mecanismo que permite el ajuste de la intensidad de frenado y su distribución entre los ejes delanteros y traseros para optimizar el control de la ***transferencia de peso****.*

Estabilizadores
Elemento de suspensión (usada en la parte delantera en la trasera o en ambos extremos del coche) que reduce el ***balanceo*** *al resistir cualquier movimiento vertical desigual producido entre el par de ruedas al que está conectado. También es conocido como "barra antivuelco".*

Frenado del motor

Alternativa útil al uso de los frenos. Cuando se deja de pisar el acelerador, las revoluciones se reducen rápidamente y el vehículo frena de forma natural.

Intercooler

Cuando el aire se comprime (por medio de un ***turboalimentador*** *o un* ***sobrealimentador****) antes de entrar en el motor, la temperatura del aire sube. Para aprovecharse al máximo de la potencia resultante de la compresión, el motor necesita aire más frío y denso. Un intercooler es, en esencia, un radiador que enfría el aire antes de que entre en el motor.*

Límite de revoluciones

Mecanismo que define el valor máximo de RPM para evitar que el motor se dañe. También se usa para cumplir las reglas de límite de velocidad en las entradas en boxes. En el salpicadero está representado por una luz roja parpadeante.

Par de torsión

Cuanto mayor sea el par de torsión, más eficaz será un motor en una gama más amplia de revoluciones (y, como consecuencia, a niveles más bajos de RPM). Las unidades de par de torsión se expresan en "Kgf.m".

Perforación

Un método de ***ajuste*** *en el que se aumenta la* ***cilindrada*** *del motor por medio de la ampliación de los cilindros y los pistones. Por tanto, el motor es más eficaz en términos de* ***Potencia****.*

Potencia

La potencia emitida por un motor depende del ***par de torsión*** *y de las RPM. La potencia se mide en BHP. Los motores* ***turboalimentados*** *producen una alta potencia a elevados niveles de revoluciones. Los motores de* ***aspiración natural*** *son menos eficaces en niveles de RPM tan altos, pero pueden ser mucho más potentes en las gamas de revoluciones más bajas.*

Sobrealimentador

Dispositivo que permite la compresión de la carga interior de un motor sobre la presión atmosférica por medio de una bomba de aire dirigida por un cigüeñal. No hay que confundir este mecanismo con un ***turboalimentador*** *(su bomba de aire la controla el escape). Un sobrealimentador puede proporcionar una propulsión de energía más rápida que un* ***turboalimentador*** *y una gama de RPM mucho más amplia; la contrapartida es que requiere más energía.*

Sobreviraje

El sobreviraje se produce al tomar una curva, cuando el vehículo gira excesivamente y sus ruedas traseras pierden tracción. Consulta la página 34 para más información.

Subviraje

El subviraje se produce cuando las ruedas delanteras pierden tracción y el coche parece no responder al volante. Consulta la página 36 para más información.

TCS

Sistema de control electrónico que ayuda a reducir los derrapes y a maximizar la tracción. Esta ayuda de conducción, muy práctica si se instala en coches muy potentes, es especialmente útil durante la aceleración.

Tipo de motor

Esta abreviatura explica cuántos cilindros hay en el motor y cómo están dispuestos. Se suele representar con una letra (que hace referencia a la disposición) y un número (que indica el número de cilindros). En un V6, los seis cilindros están dispuestos formando una V.

Tracción

La potencia de un coche para "agarrarse" a una superficie mientras se mueve, sin resbalarse. La tracción depende de varios factores: la calidad de los neumáticos y la suspensión, la aerodinámica, la adherencia y -claro está- la superficie de la carretera.

Tracción delantera

La tracción delantera es una forma habitual de disposición del motor y la transmisión, en la que el motor dirige las ruedas delanteras. La tracción delantera "tira" del vehículo.

Tracción trasera

La forma más habitual en que se dispone la transmisión. El coche es propulsado por las ruedas traseras. Ver ***Tren de potencia****.*

Transferencia de peso

Cualquier tipo de fuerza aplicada a un coche implica una transferencia de su peso a una parte específica del vehículo. La aceleración transfiere el peso de un vehículo hacia las ruedas traseras; el frenado, hacia las ruedas delanteras; y tomar curvas transmite el peso hacia las ruedas exteriores. Consulta la página 33 para más información.

Tren de potencia

En Gran Turismo 4 hay cinco categorías principales de coches, definidas por la posición del motor y la tracción. Las categorías se representan con dos letras: la primera letra indica la posición del motor (delantero, medio, trasero); la segunda, el eje de tracción (delantero, trasero), con la excepción obvia del 4WD.

FF: *motor delantero, tracción delantera*
FR: *motor delantero, tracción trasera*
MR: *motor central, tracción trasera*
RR: *motor trasero, tracción trasera*
4WD: *tracción a las cuatro ruedas*

Turbo

Turbo es la abreviatura de "turboalimentador". Es un ***sobrealimentador*** *que funciona con gas de escape. Proporciona una propulsión de energía sustancial pero, al depender del gas de escape, se puede experimentar un "retraso" antes de que el turbo arranque. Los mejores resultados del turbo se consiguen a revoluciones altas.*

CRÉDITOS DE LOS GANADORES DEL MODO FOTOGRAFÍA DE LA LIGA ONLINE

Movimiento
1. Alexandre Perpignani (drouni06)
2. Thibault Demoury (dudemanbito)
3. Antonio Rubio (dj_del_weno)
4. Dirk Bender (TheProphecy)
5. Paul Fairfield (Sidekick)
6. Glen Lempriere (Kruxaldifivic)
7. Chez White (coolchez)
8. Fco Ramírez (iqlia2003)

Naturaleza
1. Guillaume Bathreau (HomerWRC)
2. Tosca Remy (looloo2a)
3. Stephanie Ragou (stephanie)
4. Antonio Rubio (dj_del_weno)
5. Guigui Bat (LAGUILLE)
6. Zeljko Manojlovic (STINGer71)
7. Pierre Monvoisin (alivepedro)
8. Alex White (MINIMAD21)

Nieve
1. Ade Marson (Braindead)
2. Tosca Remy (looloo2a)
3. Luc Weislinger (lw69viper)
4. Giovanni Morleo (giovanni)
5. Guillaume Bathreau (SEBLOEB91)
6. Sebastian Butz (Jordanway)
7. Fco Ramírez (iqlia2003)
8. David Vazquez Hidalgo (bolokoGT)

Duelos
1. Sebastian Butz (Jordanway)
2. Guillaume Bathreau (HomerWRC)
3. François Queuche (Narchios)
4. Aitor Lopez (Darkfinal)
5. Julien Queuche (CytoriaGTR)
6. Adrian Hernandez (Nosequeponer)
7. Eric Habensreithinger (idon2004)
8. Geoff Saville (righteous)

Accidentes
1. Thibault Demoury (dudemanbito)
2. Angelo de Guglielmo (angelo67)
3. Joel Negri (mrjoel309)
4. Adrian Hernandez (Nosequeponer)
5. Karsten Schiemer (karsandra)
6. Sebastian Butz (Jordanway)
7. Dirk Bender (TheProphecy)
8. Matt Gresham (wakdog01)

Publicidad
1. Black Nose (blackmustang)
2. Mark Prior (BIG_pRIOR)
3. Sebastian Butz (Jordanway)
4. Zeljko Manojlovic (STINGer71)
5. Joel Negri (mrjoel309)
6. Marc Stanjek (Hardcoremoscher Stan)
7. (yuuuuuuuuuu)
8. Thibault Demoury (dudemanbito)

Películas
1. Sebastian Butz (Jordanway)
2. Pierre-Louis Galinier (aston-martin)
3. Steven Rabe (TommyLee)
4. Joel Negri (mrjoel309)
5. Ade Marson (Braindead)
6. Uwe Sczyrba (high risk)
7. Karsten Schiemer (karsandra)
8. Céline Pioc (Carerra_GT)

Noche
1. Uwe Sczyrba (high risk)
2. Julien Queuche (CytoriaGTR)
3. Zeljko Manojlovic (STINGer71)
4. Amir El-Och (Spacemaniac)
5. Miquel Port (count000)
6. Joel Negri (mrjoel309)
7. Thomas Schlobinski (HF_Integrale)
8. Dirk Bender (TheProphecy)

GUÍAS OFICIALES ELITE

Desde su creación en 1998, Piggyback se ha centrado en la publicación anual de un número limitado de guías de alta calidad. Estas guías se caracterizan por su inigualable calidad en diseño, contenido editorial y presentación.

Contenido

A los autores de las guías Piggyback les apasiona crear guías entretenidas, accesibles y extremadamente detalladas. Cada guía es una celebración de la excelencia contenida en el juego en cuestión.

Diseño

Además de integrar y adaptar los diseños oficiales del juego, capturas de pantalla de alta resolución y mapas con anotaciones, nuestros diseñadores cuidan al detalle cada página con el propósito de recrear la atmósfera propia del juego.

Fáciles de usar

Nuestra prioridad es permitir que los jugadores encuentren de forma inmediata las respuestas a todas y cada una de sus preguntas. Evolucionamos continuamente en nuestro empeño de dotar a nuestras guías de nuevos elementos: un sistema de pestañas de fácil manejo, un índice de búsqueda rápida, un glosario, textos resaltados en colores para una mejor orientación del lector y una contraportada desplegable.

Presentación

Seleccionamos cuidadosamente los mejores materiales (papel, tinta, cola), las técnicas de impresión más avanzadas y los complementos más apropiados para asegurarnos de que cada guía sea una auténtica pieza de coleccionista.

EL COMPLEMENTO PERFECTO A LAS GUÍAS PIGGYBACK

Las guías Piggyback te garantizan que completarás tu juego al 100%. Para ver más contenidos adicionales, visita nuestra página web en **PIGGYBACKINTERACTIVE.COM**; allí encontrarás extras, actualizaciones, material para descargar y foros en los que podrás comunicarte con otros jugadores.



La página Web está disponible en inglés, francés y alemán.

Descargas

PIGGYBACKINTERACTIVE.COM contiene páginas de muestra en formato PDF que se pueden descargar gratuitamente, ficheros de gran utilidad y material inédito. ¡Allí encontrarás material exclusivo de GT4!

Críticas

Que se sepa: ¡no tenemos nada que esconder! En la web encontrarás reseñas completas de las guías Piggyback, aparecidas en la prensa especializada o escritas por nuestros lectores.

Puntos de venta

¿Alguna vez has ido de tienda en tienda buscando alguna de nuestras guías y no la has encontrado? Nuestro nuevo servicio mejorado de información en Internet te será de mucha ayuda. Allí encontrarás todo lo que necesitas saber sobre la disponibilidad de todas nuestras publicaciones, así como una lista de distribuidores. También te ofrecemos la opción de hacer un pedido directo a una de nuestras tiendas recomendadas.

Vídeos secretos

Este sitio web contiene vídeoclip de demostración, con todos los secretos del juego descubiertos por el equipo de Piggyback. En el caso de Gran Turismo® 4, incluimos algunos de los récords conseguidos en la Liga Online. ¡Un excelente complemento visual a esta guía!


nismo
NISSAN

ÍNDICE TEMÁTICO

créditos

La Guía Oficial de Gran Turismo® 4 es un producto de Piggyback Interactive Limited.

Director de proyecto:	Nathali Schrader
Directores de publicación:	Louie Beatty, Vincent Pargney
Concepto:	Mathieu Daujam, Carsten Ostermann, Vincent Pargney
Autores:	Mathieu Daujam, Klaus-Dieter Hartwig
Webmaster / GT4LEAGUE.com:	Carsten Ostermann
Programación / GT4LEAGUE.com:	Andreas David (scopec)
Investigación / Coches:	Matthias Loges
Investigación / Carreras, conducción & misiones:	Klaus-Dieter Hartwig, Hirofumi Yamada
Investigación / circuitos:	Uli Waibel, Matthias Loges
Investigación / tuneado:	Eric Huet
Capturas de pantalla:	Simone Ulrich, Matthias Loges
Director de diseño gráfico:	Martin C. Schneider (Glorienschein)
Diseñadores:	Jeanette Killmann, Christian Runkel, Alexandre Tchobankov

Versión española

Editor:	Synthesis Iberia SL
Jefa de localización:	Mauro Bossetti

Versión alemana

Editor:	Klaus-Dieter Hartwig
Análisis:	Barbara Bode

Versión francesa

Editor:	Mathieu Daujam, Claude-Olivier Eliçabe

Versión inglesa

Editor:	James Price, Cora Tscherner, Babel Media
Control de calidad:	Maura Sutton

Versión italiana

Editor:	Synthesis International srl
Jefe de localización:	Emanuele Scichilone

Gran Turismo® 4 es un producto de Sony Computer Entertainment Inc.

Sony Computer Entertainment Europe

Product Manager - Gran Turismo:	Jason Fitzgerald
Director of Legal & Business Affairs:	Susan Pluckrose

Agradecimientos a:

Thomas Altemeier, Caroline Baillet, Antoine Bailly, Stéphane Bernard, Heinz Booleke, Markus Bösebeck, Peter Buhse, Ben Chard, Andreas David (scopec), Steve Dübel, Tobias Epping, Turan Ercin, Jean-Charles Franck, Nadine Fieze, Ollie George, Tobias Giesener, Chloé Giusti, Jean Gréban, Carl Harries, Eric Huet, Nick Hummerstone, Alex S Innes, Anskje Kirschner, Marco Kleis, Mario Koch, David Lawson, Lionel Leboube, Thomas Leprich, Svetlana Lühriq, Lars Marquardt, Stephen McElvaney, Claus Oldenburg, Elisa Panzani, Tom Penny, Daniel Piccinini, Antoine Pruneaux, Michael Rathmell, Geoffrion Romain, Géraldine Saint-Louis, Michael Sangermann, Wolfgang Schallert, Klaus Schendler, seagater, Alexander Schiller, Heimo Schnalzger, Jean-Marcel Sommer, Paul Starrett, Caroline Stokes, Frank Thies, Markus Tjebben, Michael van de Laak, Petra van der Bijl, Stuart Yates, Michael Yauch.



SIMPLEMENTE ESENCIAL

Ésta es la guía esencial para todos los jugadores de Gran Turismo® 4. Pensada tanto para jugadores novatos como para expertos, esta guía de fácil manejo te ofrece información detallada sobre *todos* los asuntos relevantes del juego.

Creada por el mayor equipo de investigación y desarrollo jamás reunido por Piggyback, esta guía nace de la colaboración de conductores expertos, periodistas especializados, ingenieros mecánicos y miles de jugadores de Gran Turismo® 4. Estos últimos aportaron su experiencia, sus tácticas para ganar y sus mejores marcas a través de nuestra Liga Online exclusiva. La unión de todos los datos de estas diversas fuentes da como resultado este libro, producto de más de 40.000 horas de juego a lo largo de un periodo de tiempo de seis meses.

En los seis extensos capítulos se incluyen técnicas básicas y avanzadas, una guía definitiva para preparar tu vehículo, todos los circuitos del juego analizados paso a paso, pistas para completar el juego al 100%, claves para desbloquear todos los coches, superar todas las pruebas de carnés y todas las misiones... y mucho más. Un volumen rebosante de material, con el que se podrían hacer cinco libros. Ésta es la guía de referencia *definitiva* de Gran Turismo® 4.

- **Cómo conducir como un profesional**
- **Cómo desbloquear los 730 coches**
- **Cómo conseguir millones de créditos**
- **Cómo conseguir el oro en todas las pruebas de carnés**
- **Cómo realizar las modificaciones más eficaces**
- **Cómo usar opciones y atajos de menú ocultos**
- **Cómo desbloquear todos los circuitos**
- **Los mejores ajustes para cada circuito y cada carrera**
- **Cómo conseguir un 100% en un tiempo récord**
- **Cómo adquirir los mejores coches**
- **Cómo mejorar tu rendimiento en la pista**
- **Cómo crear obras maestras con los modos fotográficos**









ESTA GUÍA OFICIAL CONTIENE TODAS LAS RESPUESTAS.

Guía de Estrategia Oficial nº 13



España • 14,99 €





